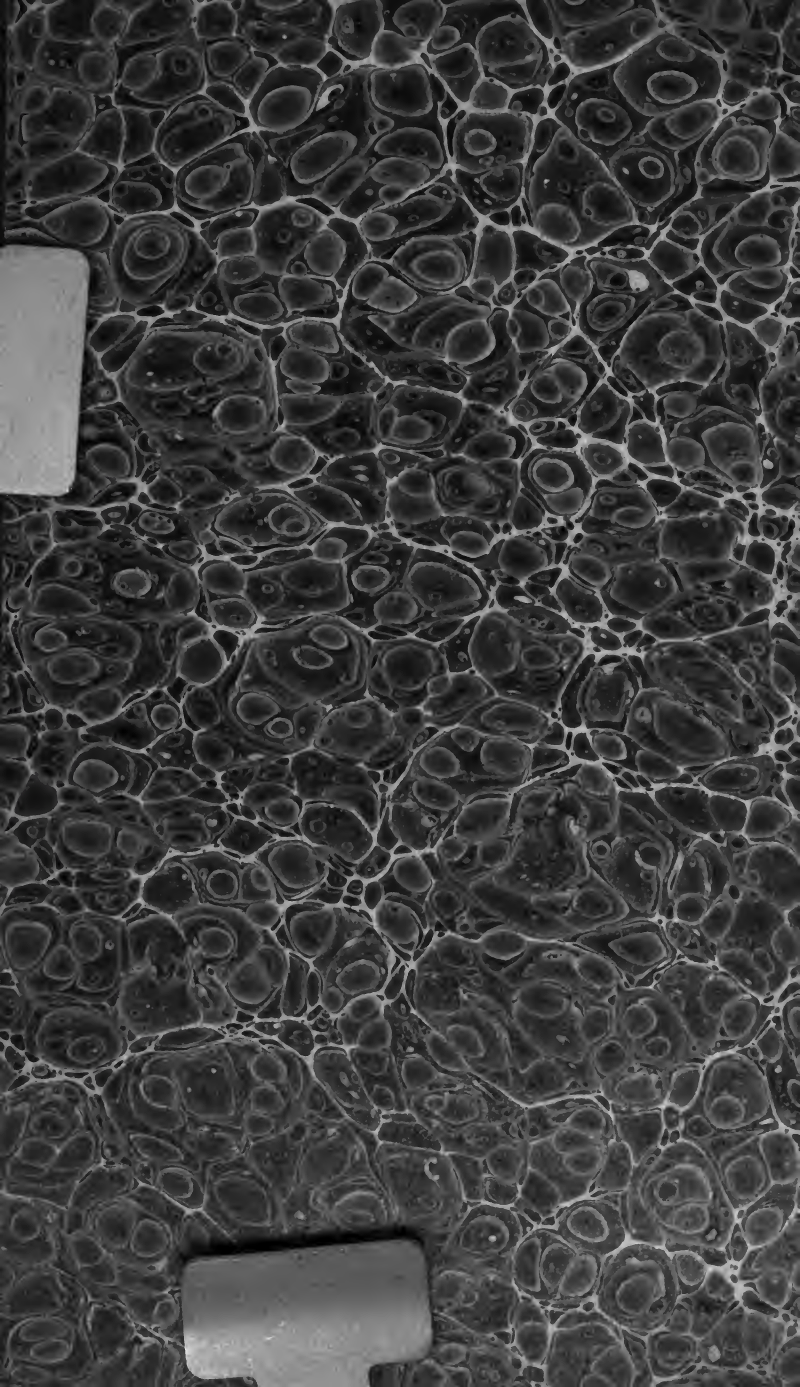




CODE

DES

CHEMINS DE FER.

IMPRIMERIE DE BEAU,
A SAINT-GERMAIN-EN-LAYE.

CODE

DES

CHEMINS DE FER

OU

RECUEIL COMPLET

DES

LOIS, ORDONNANCES, CAHIERS DE CHARGES, STATUTS, ACTES DE SOCIÉTÉ, RÉGLEMENTS ET ARRETÉS

CONCERNANT

L'établissement, l'administration, la police et l'exploitation des Chemins de fer;

PAR A. CERCLET,

MAÎTRE DES REQUÊTES AU CONSEIL D'ÉTAT,
MEMBRE DE LA COMMISSION ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER,
L'UN DES SECRÉTAIRES-RÉDACTEURS DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

PREMIÈRE PARTIE.

PARIS,
LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE-INDUSTRIELLE
DE L. MATHIAS (AUGUSTIN)
QUAI MALAQUAIS, 15.

1845.





AVIS PRÉLIMINAIRE.

Ce Recueil est divisé en trois Sections. La première comprend les lois, ordonnances et arrêtés applicables à tous les chemins de fer, et les réglements de police des chemins de fer de Saint-Germain et de Rouen, qui ont, en général, servi de modèle pour tous les autres.

La deuxième se compose des lois, ordonnances et arrêtés concernant l'établissement et l'exploitation des divers chemins de fer.

La troisième renferme la jurisprudence des cours et tribunaux et des corps administratifs sur les questions qu'ont soulevées la construction et l'exploitation des chemins de fer.

La deuxième section se subdivise elle-même en deux parties.

La première comprend tous les chemins de fer qui ont été autorisés par des lois ou ordonnances antérieures à la grande loi du 11 juin 1842.

La deuxième renferme les chemins de fer créés ou classés postérieurement à la loi du 11 juin 1842, jusqu'à la fin de la session de 1845.

On a placé à la suite de ces trois Sections deux Appendices.

Le premier donne le texte de tous les articles de lois ou ordonnances cités dans les lois ordonnances ou arrêtés dont se compose ce Recueil.

Le deuxième se compose de documens statistiques et comparatifs sur les principales lignes.

Enfin une note générale présentera le résumé des diverses phases qu'a traversées la question de l'exécution des chemins de fer considérée aux points de vue politique, administratif et industriel.

L'ouvrage est terminé par deux tables générales : l'une par ordre alphabétique des matières, l'autre par ordre chronologique de tous les actes qui font partie de ce recueil.

Le premier volume comprend la section des lois et

ordonnances d'un intérêt général, et la première partie de la deuxième section, c'est-à-dire les lois et ordonnances relatives aux chemins de fer créés avant la loi du 11 juin 1842. Dans cette section, chaque chemin de fer vient à la date de l'acte législatif ou administratif qui a ordonné sa construction, et, à la suite de cet acte principal, se trouvent tous les documents relatifs à la même ligne.

L'ouvrage, dans l'état actuel, ne serait pas complet s'il ne contenait pas le résultat des adjudications qui doivent se faire en exécution des lois rendues dans la dernière session des Chambres. Mais comme elles sont au nombre de sept, il s'écoulera probablement un laps de temps assez long avant qu'elles ne puissent toutes avoir lieu. — C'est cette considération qui nous a déterminé à publier le premier volume séparément. Le deuxième sera livré au public aussitôt que le résultat de ces adjudications sera connu.

MANUEL DE LA LÉGISLATION

SUR LES

CHEMINS DE FER.



SECTION Ire.

LOIS, ORDONNANCES ET ARRÊTÉS

APPLICABLES A TOUS LES CHEMINS DE FER

ET RÉGLEMENTS DE POLICE.



§ Ier. LOIS, ORDONNANCES ET ARRÊTÉS.

Loi du 2 Juillet 1838, *portant que l'impôt dû au trésor sur le prix des places sera perçu, sur les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondante au prix du transport.*

ART. 1er. L'impôt dû au trésor public sur le prix des places sera perçu, pour les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondante au prix du transport.

2. Cette disposition est applicable, à partir de la promulgation de la présente loi, aux chemins de fer actuellement concédés.

3. Pour ceux de ces chemins dont le cahier des charges ne fixe pas le tarif, ou dont le tarif n'est pas divisé en deux parties correspondant, l'une au transport, l'autre au péage, l'impôt du dixième sera perçu sur le tiers du prix total des places.

Loi sur les modifications à apporter dans les cahiers de charges annexés aux concessions de chemins de fer.

ARTICLE UNIQUE. — Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour, sont autorisées à proposer des modifications au tracé général de ces chemins et à leur largeur, au maximum des pentes, au minimum du rayon des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité compétente. — L'Administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que les compagnies pourraient demander aux tarifs réglés par les cahiers de charges.

Extrait de la loi du 15 *juillet* 1840, *relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, d'Andrezieux à Roanne, de Montpellier à Nîmes, et de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.*

TITRE VI. *Dispositions générales.* — Art. 25. Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et réglements sur les douanes.

26. Des ordonnances royales régleront également le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués aux chemins exécutés sur les fonds de l'État.

27. Des réglements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Loi relative à la police des chemins de fer. — 15 *juillet* 1845.

Titre Ier. *Mesures relatives à la conservation des chemins de fer.* — Art. 1er. Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie.

2. Sont applicables aux chemins de fer les lois et réglements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

3. Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, les servitudes imposées par les lois et réglements sur la grande voirie, et qui concernent : — L'alignement ; — L'écoulement des eaux; — L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation; — La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés; — Le mode d'exploitation des mines, minières tourbières, carrières et sablières dans la zone déterminée à cet effet. — Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et réglements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

4. Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie. — L'administration déterminera pour chaque ligne le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée. — Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux réglements.

5. A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer. — Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails

extérieurs de la voie de fer. — Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque. — Un réglement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

6. Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus. — Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

7. Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables. — Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

8. Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet. — Cette autorisation sera toujours révocable. — L'autorisation n'est pas nécessaire : — 1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin; — 2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

9. Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquête.

10. Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer. — L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

11. Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie. — Elles seront punies d'une amende de seize à trois cents francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes. — A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II. *Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.* — 12. Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer, contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts-et-chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

13. Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

14. Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 francs à 3,000 francs.

15. L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie. — Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures, seront recouvrés contre le concessionnaire ou fermier par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III. *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.* — 16. Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. — S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

17. Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront

punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer. — Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

18. Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition. — Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs. — Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs. — Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

19. Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou réglements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs. — Si l'accident a occasionné la mort d'une ou de plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

20. Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

21. Toute contravention aux ordonnances royales portant réglement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs. — En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

22. Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin

de fer. — L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

23. Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. — Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire. — Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile ; les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers, pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

24. Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent, seront visés pour timbre et enregistrés en débet. — Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés, devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

25. Toute attaque, toute résistance avec violence et voie de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

26. L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

27. En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée. — Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite, pourront être cumulées sans préjudice des peines de la récidive.

Ordonnance concernant les épreuves à faire subir aux Chaudières des Machines locomotives tubulaires. — 22 *juillet* 1839 (1).

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics; — Vu les ordonnances royales des 29 octobre 1823 et 7 mai 1828, concernant les appareils à vapeur à haute pression; — Vu l'avis de la commission des machines à vapeur du 13 juin 1839, relatif aux épreuves à faire subir aux chaudières des machines locomotives tubulaires; — Considérant qu'il importe de pourvoir aux mesures de sûreté qu'exige l'emploi des machines locomotives; — Considérant qu'il est possible, sans inconvénient, de les soumettre à des épreuves moins rigoureuses que celles qui sont prescrites par les ordonnances susvisées pour les appareils à vapeur à haute pression; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Les chaudières des machines locomotives tubulaires ne seront reçues, à partir du 1er janvier 1840, pour faire le service d'un chemin de fer, qu'après avoir été éprouvées à une pression double de la pression effective que la chaudière est appelée à supporter, et ce, au lieu de la pression triple qui est prescrite pour l'épreuve des chaudières en tôle ou en cuivre des autres machines par l'ordonnance du 7 mai 1828.

2. Jusqu'au 1er janvier 1840 les épreuves de réception des nouvelles machines de ce genre pourront être faites à une pression de moitié en sus seulement de la pression effective; mais passé ce délai, les machines mêmes qui auront été ainsi reçues devront, lorsqu'elles auront subi une réparation importante, être éprouvées à la pression double.

3. La circulation de toutes machines qui, par suite de l'épreuve, auraient subi des altérations de nature à compromettre leur solidité, sera interdite.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé, etc.

(1) Rapportée par l'ordonnance du 22 mai 1843 ci-après.

Ordonnance relative aux Machines et Chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux.— 22 mai 1843.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics; — Vu les ordonnances des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829 et 25 mars 1830, concernant les machines et chaudières à vapeur ; — L'ordonnance du 22 juillet 1839, relative aux locomotives employées sur les chemins de fer; — Les rapports de la commission centrale des machines à vapeur établie près de notre ministre des travaux publics; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Seront soumises aux formalités et aux mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance, les machines à vapeur et les chaudières fermées dans lesquelles on doit produire de la vapeur. — Les machines et chaudières établies à bord des bateaux seront régies par une ordonnance spéciale.

Titre Ier. *Dispositions relatives à la fabrication et au commerce des machines ou chaudières à vapeur.* — 2. Aucune machine ou chaudière à vapeur ne pourra être livrée par un fabricant, si elle n'a subi les épreuves prescrites ci-après. Les dites épreuves seront faites à la fabrique, sur la déclaration des fabricants, et d'après les ordres des préfets, par les ingénieurs des mines, ou, à leur defaut, par les ingénieurs des ponts-et-chaussées.

3. Les chaudières ou machines à vapeur venant de l'étranger devront être pourvues des mêmes appareils de sûreté que les machines et chaudières d'origine française, et subir les mêmes épreuves. Ces épreuves seront faites au lieu désigné par le destinataire dans la déclaration qu'il devra faire à l'importation.

Titre II. *Dispositions relatives à l'établissement des machines et des chaudières à vapeur placées à demeure, ailleurs que dans les mines.* — Section 1re. *Des autorisations.* — 4. Les machines à vapeur et les chaudières à vapeur, tant à haute pression qu'à basse pression, qui sont employées à demeure partout ailleurs que dans l'intérieur des mines, ne pourront être établies qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le préfet du département, conformément à ce qui est prescrit par le décret du 15

octobre 1810, pour les établissements insalubres et incommodes de deuxième classe.

5. La demande en autorisation sera adressée au préfet : elle fera connaître : — 1° La pression maximum de la vapeur, exprimée en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, sous laquelle les machines à vapeur ou les chaudières à vapeur devront fonctionner; — 2° La force de ces machines exprimée en chevaux (le cheval-vapeur étant la force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à un mètre de hauteur, dans une seconde de temps); —3° La forme des chaudières, leur capacité, et celles de leurs tubes bouilleurs, exprimées en mètres cubes; — 4° Le lieu et l'emplacement où elles devront être établies, et la distance où elles se trouveront des bâtiments appartenant à des tiers et de la voie publique ; — 5° La nature du combustible que l'on emploiera; — 6° Enfin le genre d'industrie auquel les machines ou les chaudières devront servir. — Un plan des localités et le dessin géométrique de la chaudière seront joints à la demande.

6. Le préfet renverra immédiatement la demande en autorisation, avec les plans, au sous-préfet de l'arrondissement, pour être transmise au maire de la commune.

7. Le maire procédera immédiatement à des informations de *commodo et incommodo*. La durée de cette enquête sera de dix jours.

8. Cinq jours après qu'elle sera terminée, le maire adressera le procès-verbal de l'enquête avec son avis, au sous-préfet, lequel, dans un semblable délai, transmettra le tout au préfet, en y joignant également son avis.

9. Dans le délai de quinze jours, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des mines, ou à son défaut, de l'ingénieur des ponts-et-chaussées, statuera sur la demande en autorisation.— L'ingénieur signalera, s'il y a lieu, dans son avis, les vices de construction qui pourraient devenir des causes de danger, et qui proviendraient, soit de la mauvaise qualité des matériaux, soit de la forme de la chaudière, ou du mode de jonction de ses diverses parties. Il indiquera les moyens d'y remédier, si cela est possible.

10. L'arrêté par lequel le préfet autorisera l'établissement d'une machine ou d'une chaudière à vapeur indiquera : — 1° Le nom du propriétaire ; — 2° La pression maximum de la vapeur, exprimée en nombre d'atmosphères, sous laquelle la machine ou la chaudière devra fonctionner, et les numéros des timbres dont la machine et la chaudière auront été frappées, ainsi qu'il est prescrit ci-après art. 19 ; — 3° La force de la machine, exprimée en chevaux ; —4° La forme et la capacité de la chaudière ; — 5° Le diamètre des soupapes de sûreté, la charge de ces soupapes ; — 6° La nature du combustible dont il sera fait usage; — 7° Le

genre d'industrie auquel servira la machine ou la chaudière à vapeur.

11. Le recours au Conseil d'État est ouvert au demandeur contre la décision du préfet qui aurait refusé d'autoriser l'établissement d'une machine ou chaudière à vapeur. — S'il a été formé des oppositions à l'autorisation, les opposants pourront se pourvoir devant le Conseil de Préfecture contre la décision du préfet qui aurait accordé l'autorisation, sauf recours au Conseil d'Etat. — Les décisions du préfet relatives aux conditions de sûreté que les machines ou chaudières à vapeur doivent présenter ne seront susceptibles de recours que devant notre Ministre des travaux publics.

12. Les machines et les chaudières à vapeur ne pourront être employées qu'après qu'on aura satisfait aux conditions imposées dans l'arrêté d'autorisation.

13. L'arrêté du préfet sera affiché pendant un mois à la mairie de la commune où se trouve l'établissement autorisé. Il en sera, de plus, déposé une copie aux archives de la commune ; il devra, d'ailleurs, être donné communication dudit arrêté à toute partie intéressée qui en fera la demande.

Section ii. —*Epreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur.* — 14. Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et leurs réservoirs à vapeur ; les cylindres en fonte des machines à vapeur et les enveloppes en fonte de ces cylindres, ne pourront être employés dans un établissement quelconque sans avoir été soumis préalablement, et ainsi qu'il est prescrit au titre Ier de la présente ordonnance, à une épreuve opérée à l'aide d'une pompe de pression.

15. La pression d'épreuve sera un multiple de la *pression effective,* ou autrement de la plus grande tension que la vapeur pourra avoir dans les chaudières et autres pièces contenant la vapeur diminuée de la pression extérieure de l'atmosphère. — On procédera aux épreuves en chargeant les soupapes des chaudières de poids proportionnels à la pression effective, et déterminés suivant la règle indiquée en l'art. 24. — A l'égard des autres pièces, la charge d'épreuve sera appliquée sur la soupape de la pompe de pression.

16. Pour les chaudières, tubes bouilleurs et réservoirs en tôle ou en cuivre laminé, la pression d'épreuve sera *triple* de la pression effective. — Cette pression d'épreuve sera *quintuple* pour les chaudières et tubes bouilleurs en fonte.

17. Les cylindres en fonte des machines à vapeur, et les enveloppes en fonte de ces cylindres seront éprouvés sous une pression *triple* de la pression effective.

18. L'épaisseur des parois des chaudières cylindriques en tôle ou en cuivre laminé sera réglée conformément à la table n° 1 an-

nexée à la présente ordonnance : — L'épaisseur de celles de ces chaudières qui, par leurs dimensions et par la pression de la vapeur, ne se trouveraient pas comprises dans la table, sera déterminée d'après la règle énoncée à la suite de ladite table ; toutefois, cette épaisseur ne pourra dépasser 15 millimètres. — Les épaisseurs de la tôle devront être augmentées s'il s'agit de chaudières formées, en partie ou en totalité, de faces planes, ou bien de conduits intérieurs, cylindriques ou autres, traversant l'eau ou la vapeur, et servant, soit de foyers, soit à la circulation de la flamme. Ces chaudières et conduits devront, de plus, être, suivant les cas, renforcés par des armatures suffisantes.

19. Après qu'il aura été constaté que les parois des chaudières en tôle ou en cuivre laminé ont les épaisseurs voulues, et après que les chaudières, les tubes bouilleurs, les réservoirs de vapeur, les cylindres en fonte et les enveloppes en fonte de ces cylindres auront été éprouvés, il y sera appliqué des timbres indiquant, en nombre d'atmosphères, le degré de tension intérieure que la vapeur ne devra pas dépasser. Ces timbres seront placés de manière à être toujours apparents, après la mise en place des chaudières et cylindres.

20. Les chaudières qui auront des faces planes seront dispensées de l'épreuve, mais sous la condition que la force élastique ou la tension de la vapeur ne devra pas s'élever, dans l'intérieur de ces chaudières, à plus *d'une atmosphère et demie.*

21. L'épreuve sera recommencée sur l'établissement dans lequel les machines ou chaudières doivent être employées : 1° si le propriétaire de l'établissement la réclame ; 2° s'il y a eu, pendant le transport ou lors de la mise en place, des avaries notables ; 3° si des modifications ou réparations quelconques ont été faites depuis l'épreuve opérée à la fabrique.

SECTION III. *Des appareils de sûreté dont les chaudières à vapeur doivent être munies.* — § 1er. *Des soupapes de sûreté* — 22. Il sera adapté à la partie supérieure de chaque chaudière deux soupapes de sûreté, une vers chaque extrémité de la chaudière. — Le diamètre des orifices de ces soupapes sera réglé d'après la surface de chauffe de la chaudière et la tension de la vapeur dans son intérieur, conformément à la table n° 2 annexée à la présente ordonnance.

23. Chaque soupape sera chargée d'un poids unique, agissant soit directement, soit par l'intermédiaire d'un levier. — Chaque poids recevra l'empreinte d'un poinçon. Dans le cas où il serait fait usage de leviers, ils devront être également poinçonnés. La quotité des poids et la longueur des leviers seront fixées par l'arrêté d'autorisation mentionné à l'art. 10.

24. La charge maximum de chaque soupape de sûreté sera déterminée en multipliant 1k.033 par le nombre d'atmosphères

mesurant la pression effective, et par le nombre de centimètres carrés mesurant l'orifice de la soupape. — La largeur de la surface annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la trentième partie de la surface circulaire exposée directement à la pression de la vapeur, et cette largeur, dans aucun cas, ne devra excéder deux millimètres.

§ 2e. — *Des manomètres.* — 25. Toute chaudière à vapeur sera munie d'un manomètre à mercure, gradué en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, de manière à faire connaître immédiatement la tension de la vapeur dans la chaudière. — Le tuyau qui amènera la vapeur au manomètre sera adapté directement sur la chaudière, et non sur le tuyau de prise de vapeur ou sur tout autre tuyau dans lequel la vapeur serait en mouvement. — Le manomètre sera placé en vue du chauffeur.

26. On fera usage du manomètre à air libre, c'est-à-dire ouvert à sa partie supérieure, toutes les fois que la pression effective de la vapeur ne dépassera pas quatre atmosphères. — On emploiera toujours le manomètre à air libre, quelle que soit la pression effective de la vapeur, pour les chaudières mentionnées à l'article 43.

27. On tracera sur l'échelle de chaque manomètre, d'une manière apparente, une ligne qui répondra au numéro de cette échelle que le mercure ne devra pas dépasser.

§ 3e. — *De l'alimentation et des indicateurs du niveau de l'eau dans les chaudières.* — 28. Toute chaudière sera munie d'une pompe d'alimentation, bien construite et en bon état d'entretien, ou de tout autre appareil alimentaire d'un effet certain.

29. Le niveau que l'eau doit avoir habituellement dans chaque chaudière sera indiqué, à l'extérieur, par une ligne tracée d'une manière très-apparente sur le corps de la chaudière ou sur le parement du fourneau. — Cette ligne sera d'un décimètre au moins au-dessus de la partie la plus élevée des carneaux, tubes ou conduits de la flamme et de la fumée dans le fourneau.

30. Chaque chaudière sera pourvue d'un *flotteur d'alarme*, c'est-à-dire qui détermine l'ouverture d'une issue par laquelle la vapeur s'échappe de la chaudière, avec un bruit suffisant pour avertir toutes les fois que le niveau de l'eau dans la chaudière vient à s'abaisser de cinq centimètres au-dessous de la ligne d'eau dont il est fait mention à l'art. 29.

31. La chaudière sera, en outre, munie de l'un des trois appareils suivants : 1° un flotteur ordinaire d'une mobilité suffisante; 2° un tube indicateur en verre; 3° des robinets indicateurs convenablement placés à des niveaux différents. Ces appareils indicateurs seront, dans tous les cas, disposés de manière à être en vue du chauffeur.

§ 4e. — *Des chaudières multiples.* — 32. Si plusieurs chaudières sont destinées à fonctionner ensemble, elles devront être disposées de manière à pouvoir, au besoin, être rendues indépendantes les unes des autres. — En conséquence, chaque chaudière sera alimentée séparément, et devra être munie de tous les appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance.

Section IVe. *De l'emplacement des chaudières à vapeur.* — 33. Les conditions à remplir pour l'emplacement des chaudières à vapeur dépendent de la capacité de ces chaudières, y compris les tubes bouilleurs, et de la tension de la vapeur. — A cet effet, les chaudières sont réparties en quatre catégories. — On exprimera en mètres cubes la capacité de la chaudière avec ses tubes bouilleurs, et en atmosphères la tension de la vapeur, et on multipliera les deux nombres l'un par l'autre. — Les chaudières seront dans la première catégorie quand ce produit sera plus grand que 15; — Dans la deuxième, si ce même produit surpasse 7 et n'excède pas 15; — Dans la troisième, s'il est supérieur à 3 et s'il n'excède pas 7; — Dans la quatrième catégorie, s'il n'excède pas 3. — Si plusieurs chaudières doivent fonctionner ensemble dans un même emplacement, et s'il existe entre elles une communication quelconque, directe ou indirecte, on prendra, pour former le produit comme il vient d'être dit, la somme des capacités de ces chaudières, y compris celles de leurs tubes bouilleurs.

34. Les chaudières à vapeur comprises dans la première catégorie devront être établies en dehors de toute maison d'habitation et de tout atelier.

35. Néanmoins, pour laisser la faculté d'employer au chauffage des chaudières une chaleur qui autrement serait perdue, le préfet pourra autoriser l'établissement des chaudières de la première catégorie dans l'intérieur d'un atelier qui ne fera pas partie d'une maison d'habitation. L'autorisation sera portée à la connaissance de notre ministre des travaux publics.

36. Toutes les fois qu'il y aura moins de 10 mètres de distance entre une chaudière de la première catégorie et les maisons d'habitation ou la voie publique, il sera construit, en bonne et solide maçonnerie, un mur de défense de 1 mètre d'épaisseur. Les autres dimensions seront déterminées comme il est dit à l'article 41. — Ce mur de défense sera, dans tous les cas, distinct du massif de maçonnerie des fourneaux, et en sera séparé par un espace libre de 50 centimètres de largeur au moins. Il devra également être séparé des murs mitoyens avec les maisons voisines. — Si la chaudière est enfoncée dans le sol, et établie de manière que sa partie supérieure soit à un mètre au moins en contre-bas du sol, le mur de défense ne sera exigible que lorsqu'elle se trouvera à moins de 5 mètres des maisons habitées ou de la voie publique.

37. Lorsqu'une chaudière de la première catégorie sera établie

dans un local fermé, ce local ne sera point voûté, mais il devra être couvert d'une toiture légère, qui n'aura aucune liaison avec les toits des ateliers ou autres bâtiments contigus, et reposera sur une charpente particulière.

38. Les chaudières à vapeur comprises dans la deuxième catégorie pourront être placées dans l'intérieur d'un atelier, si toutefois cet atelier ne fait pas partie d'une maison d'habitation ou d'une fabrique à plusieurs étages.

39. Si les chaudières de cette catégorie sont à moins de 5 mètres de distance, soit des maisons d'habitation, soit de la voie publique, il sera construit de ce côté un mur de défense tel qu'il est prescrit à l'article 36.

40. A l'égard des terrains contigus non bâtis, appartenant à des tiers, si, après l'autorisation donnée par le préfet pour l'établissement de chaudières de première ou de seconde catégorie, les propriétaires de ces terrains font bâtir dans les distances énoncées aux articles 36 et 39, ou si ces terrains viennent à être consacrés à la voie publique, la construction de murs de défenses, tels qu'ils sont prescrits ci-dessus, pourra, sur la demande des propriétaires desdits terrains, être imposée au propriétaire de la chaudière, par arrêté du préfet, sauf recours devant notre ministre des travaux publics.

41. L'autorisation donnée par le préfet, pour les chaudières de la première et de la deuxième catégorie, indiquera l'emplacement de la chaudière et la distance à laquelle cette chaudière devra être placée par rapport aux habitations appartenant à des tiers et à la voie publique, et fixera, s'il y a lieu, la direction de l'axe de la chaudière. — Cette autorisation déterminera la situation et les dimensions, en longueur et en hauteur, du mur de défense de 1 mètre, lorsqu'il sera nécessaire d'établir ce mur, en exécution des articles ci-dessus. — Dans la fixation de ces dimensions, on aura égard à la capacité de la chaudière, au degré de tension de la vapeur, et à toutes les autres circonstances qui pourront rendre l'établissement de la chaudière plus ou moins dangereux ou incommode.

42. Les chaudières de la troisième catégorie pourront aussi être placées dans l'intérieur d'un atelier qui ne fera pas partie d'une maison d'habitation, mais sans qu'il y ait lieu d'exiger le mur de défense.

43. Les chaudières de la quatrième catégorie pourront être placées dans l'intérieur d'un atelier quelconque, lors même que cet atelier fera partie d'une maison d'habitation. — Dans ce cas, les chaudières seront munies d'un manomètre à air libre, ainsi qu'il est dit à l'article 26.

44. Les fourneaux des chaudières à vapeur comprises dans la troisième et dans la quatrième catégorie seront entièrement sé-

parés par un espace vide de 50 centimètres au moins des maisons d'habitation appartenant à des tiers.

45. Lorsque les chaudières établies dans l'intérieur d'un atelier ou d'une maison d'habitation seront couvertes, sur le dôme et sur les flancs, d'une enveloppe destinée à prévenir les déperditions de chaleur, cette enveloppe sera construite en matériaux légers; si elle est en briques, son épaisseur ne dépassera pas un décimètre.

TITRE III. *Dispositions relatives à l'établissement des machines à vapeur employées dans l'intérieur des mines.* — 46. Les machines à vapeur placées à demeure dans l'intérieur des mines seront pourvues des appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance pour les machines fixes, et devront avoir subi les mêmes épreuves. Elles ne pourront être établies qu'en vertu d'autorisations du préfet, délivrées sur le rapport des ingénieurs des mines. — Ces autorisations détermineront les conditions relatives à l'emplacement, à la disposition et au service habituel des machines.

TITRE IV. *Dispositions relatives à l'emploi des machines à vapeur locomobiles et locomotives.* — SECTION 1re. *Des machines locomobiles.* — 47. Sont considérées comme *locomobiles* les machines à vapeur qui, pouvant être transportées facilement d'un lieu dans un autre, n'exigent aucune construction pour fonctionner à chaque station.

48. Les chaudières et autres pièces de ces machines seront soumises aux épreuves et aux conditions de sûreté prescrites aux sections II et III du titre II de la présente ordonnance, sauf les exceptions suivantes pour celles de ces chaudières qui sont construites suivant un système tubulaire. — Lesdites chaudières pourront être éprouvées sous une pression *double* seulement de la pression effective. — On pourra, quelle que soit la tension de la vapeur dans ces chaudières, remplacer le manomètre à air libre par un manomètre à air comprimé, ou même par un thermomanomètre, c'est-à-dire par un thermomètre gradué en atmosphères et parties décimales d'atmosphère : les indications de ces instruments devront être facilement lisibles et placées en vue du chauffeur. — On pourra se dispenser d'adapter auxdites chaudières un flotteur d'alarme, et il suffira qu'elles soient munies d'un tube indicateur en verre convenablement placé.

49. Indépendamment des timbres relatifs aux conditions de sûreté, toute locomobile recevra une plaque portant le nom du propriétaire.

50. Aucune locomobile ne pourra fonctionner à moins de 100 mètres de distance de tout bâtiment, sans une autorisation spéciale donnée par le maire de la commune. En cas de refus, la partie intéressée pourra se pourvoir devant le préfet.

51. Si l'emploi d'une machine locomobile présente des dangers, soit parce qu'il n'aurait point été satisfait aux conditions de sûreté ci dessus prescrites, soit parce que la machine n'aurait pas été entretenue en bon état de service, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts-et-chaussées, pourra suspendre ou même interdire l'usage de cette machine.

Section IIe. *Des machines locomotives.* — 52. Les machines à vapeur *locomotives* sont celles qui, en se déplaçant par leur propre force, servent au transport des voyageurs, des marchandises ou des matériaux.

53. Les dispositions de l'article 48 sont applicables aux chaudières et autres pièces de ces machines, sauf l'exception énoncée en l'article ci-après.

54. Les soupapes de sûreté des machines locomotives pourront être chargées au moyen de ressorts disposés de manière à faire connaître, en kilogrammes et en fractions décimales de kilogramme, la pression qu'ils exerceront sur les soupapes.

55. Aucune machine locomotive ne pourra être mise en service sans un *permis de circulation* délivré par le préfet du département où se trouvera le point de départ de la locomotive.

56. La demande du permis contiendra les indications comprises sous les numéros 1 et 3 de l'article 5 de la présente ordonnance, et fera connaître, de plus, le nom donné à la machine locomotive et le service auquel elle sera destinée. — Le nom de la locomotive sera gravé sur une plaque fixée à la chaudière.

57. Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts-et-chaussées, délivrera, s'il y a lieu, le permis de circulation.

58. Dans ce permis seront énoncés : — 1° Le nom de la locomotive et le service auquel elle sera destinée ; — 2° La pression maximum (en nombre d'atmosphères) de la vapeur dans la chaudière, et les numéros des timbres dont la chaudière et les cylindres auront été frappés ; — 3° Le diamètre des soupapes de sûreté ; — 4° La capacité de la chaudière ; — 5° Le diamètre des cylindres et la course des pistons ; — 6° Enfin le nom du fabricant et l'année de la construction.

59. Si une machine locomotive ne satisfait pas aux conditions de sûreté ci-dessus prescrites, ou si elle n'est pas entretenue en bon état de service, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts-et-chaussées, pourra en suspendre ou même en interdire l'usage.

60. Les conditions auxquelles sera assujettie la circulation des locomotives et des convois, en tout ce qui peut concerner la sûreté publique, seront déterminées par arrêtés du préfet du département où sera situé le lieu du départ, après avoir entendu les

entrepreneurs, et en ayant égard, tant aux cahiers des charges des entreprises, qu'aux dispositions des réglements d'administration publique concernant les chemins de fer.

Titre V. *De la surveillance administrative des machines et chaudières à vapeur.* — 61. Les ingénieurs des mines, et, à leur défaut, les ingénieurs des ponts-et-chaussées sont chargés, sous l'autorité des préfets, de la surveillance des machines et chaudières à vapeur.

62. Ces ingénieurs donnent leur avis sur les demandes en autorisation d'établir des machines ou des chaudières à vapeur, et sur les demandes de permis de circulation concernant les machines locomotives; ils dirigent les épreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur; ils font appliquer les timbres constatant les résultats de ces épreuves, et poinçonner les poids et les léviers des soupapes de sûreté.

63. Les mêmes ingénieurs s'assurent, au moins une fois par an, et plus souvent, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre du préfet, que toutes les conditions de sûreté prescrites sont exactement observées. — Ils visitent les machines et les chaudières à vapeur; ils en constatent l'état, et ils provoquent la réparation et même la réforme des chaudières et des autres pièces que le long usage ou une détérioration accidentelle leur ferait regarder comme dangereuses. — Ils proposent également de nouvelles épreuves, lorsqu'ils les jugent indispensables pour s'assurer que les chaudières et les autres pièces conservent une force de résistance suffisante, soit après un long usage, soit lorsqu'il y aura été fait des changements ou réparations notables.

64. Les mesures indiquées en l'article précédent sont ordonnées, s'il y a lieu, par le préfet, après avoir entendu les propriétaires, lesquels pourront, d'ailleurs, réclamer de nouvelles épreuves lorsqu'ils les jugeront nécessaires.

65. Lorsque, par suite de demandes en autorisation d'établir des machines ou des appareils à vapeur, les ingénieurs des mines ou les ingénieurs des ponts-et-chaussées auront fait, par ordre du préfet, des actes de leur ministère de la nature de ceux qui donnent droit aux allocations établies par l'article 89 du décret du 18 novembre 1810, et par l'article 75 du décret du 7 fructidor an XII, ces allocations seront fixées et recouvrées dans les formes déterminées par lesdits décrets.

66. Les autorités chargées de la police locale exerceront une surveillance habituelle sur les établissements pourvus de machines ou de chaudières à vapeur.

Titre VI. *Dispositions générales.* — 67. Si, à raison du mode particulier de construction de certaines machines ou chaudières à vapeur, l'application, à ces machines ou chaudières, d'une partie des mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance

se trouvait inutile, le préfet, sur le rapport des ingénieurs, pourra autoriser l'établissement de ces machines et chaudières, en les assujettissant à des conditions spéciales. — Si, au contraire, une chaudière ou machine paraît présenter des dangers d'une nature particulière, et s'il est possible de les prévenir par des mesures que la présente ordonnance ne rend point obligatoires, le préfet, sur le rapport des ingénieurs, pourra accorder l'autorisation demandée, sous les conditions qui seront reconnues nécessaires. — Dans l'un et l'autre cas, les autorisations données par le préfet seront soumises à l'approbation de notre Ministre des travaux publics.

68. Lorsqu'une chaudière à vapeur sera alimentée par des eaux qui auraient la propriété d'attaquer d'une manière notable le métal de cette chaudière, la tension intérieure de la vapeur ne devra pas dépasser une atmosphère et demie, et la charge des soupapes sera réglée en conséquence. Néanmoins, l'usage des chaudières contenant la vapeur sous une tension plus élevée sera autorisé, lorsque la propriété corrosive des eaux d'alimentation sera détruite, soit par une distillation préalable, soit par l'addition de substances neutralisantes, ou par tout autre moyen reconnu efficace. — Il est accordé un délai d'un an, à dater de la présente ordonnance, aux propriétaires des machines à vapeur alimentées par des eaux corrosives, pour se conformer aux prescriptions du présent article. Si, dans ce délai, ils ne s'y sont point conformés, l'usage de leurs appareils sera interdit par le préfet.

69. Les propriétaires et chefs d'établissements veilleront : — 1° A ce que les machines et chaudières à vapeur et tout ce qui en dépend soient entretenus constamment en bon état de service ; — 2° A ce qu'il y ait toujours, près des machines et chaudières, des manomètres de rechange, ainsi que des tubes indicateurs de rechange, lorsque ces tubes seront au nombre des appareils employés pour indiquer le niveau de l'eau dans les chaudières ; — 3° A ce que lesdites machines et chaudières soient chauffées, manœuvrées et surveillées suivant les règles de l'art. — Conformément aux dispositions de l'article 1384 du Code civil, ils seront responsables des accidents et dommages résultant de la négligence ou de l'incapacité de leurs agents.

70. Il est défendu de faire fonctionner les machines et les chaudières à vapeur à une pression supérieure au degré déterminé dans les actes d'autorisation, et auquel correspondront les timbres dont ces machines et chaudières seront frappées.

71. En cas de changements ou de réparations notables qui seraient faits aux chaudières ou autres pièces passibles des épreuves, le propriétaire devra en donner avis au préfet, qui ordonnera, s'il y a lieu, de nouvelles épreuves, ainsi qu'il est dit aux articles 63 et 64.

72. Dans tous les cas d'épreuves, les appareils et la main-d'œuvre seront fournis par les propriétaires des machines et chaudières.

73. Les propriétaires de machines ou de chaudières à vapeur autorisées seront tenus d'adapter auxdites machines et chaudières les appareils de sûreté qui pourraient être découverts par la suite, et qui seraient prescrits par des réglements d'administration publique.

74. En cas de contravention aux dispositions de la présente ordonnance, les permissionnaires pourront encourir l'interdiction de leurs machines ou chaudières, sans préjudice des peines, dommages et intérêts qui seraient prononcés par les tribunaux. Cette interdiction sera prononcée par arrêtés des préfets, sauf recours devant notre ministre des travaux publics. Ce recours ne sera pas suspensif.

75. En cas d'accident, l'autorité chargée de la police locale se transportera, sans délai, sur les lieux, et le procès-verbal de sa visite sera transmis au préfet, et, s'il y a lieu, au procureur du roi. — L'ingénieur des mines, ou, à son défaut, l'ingénieur des ponts-et-chaussées se rendra aussi sur les lieux immédiatement pour visiter les appareils à vapeur, en constater l'état et rechercher la cause de l'accident. Il adressera sur le tout un rapport au préfet. — En cas d'explosion, les propriétaires d'appareils à vapeur ou leurs représentants ne devront ni réparer les constructions, ni déplacer ou dénaturer les fragments de la chaudière ou machine rompue, avant la visite et la clôture du procès-verbal de l'ingénieur.

76. Les propriétaires d'établissements aujourd'hui autorisés se conformeront, dans le délai d'un an, à dater de la publication de la présente ordonnance, aux prescriptions de la section III du titre II, articles 22 à 32 inclusivement. — Quant aux dispositions relatives à l'emplacement des chaudières énoncées dans la section IV du même titre, articles 33 à 45 inclusivement, les propriétaires des établissements existants qui auront accompli toutes les obligations prescrites par les ordonnances des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829 et 25 mars 1830, sont provisoirement dispensés de s'y conformer; néanmoins, quand ces établissements seront une cause de danger, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts-et-chaussées, et après avoir entendu le propriétaire de l'établissement, pourra prescrire la mise à exécution de tout ou partie des mesures portées en la présente ordonnance, dans un délai dont le terme sera fixé suivant l'exigence des cas.

77. Il sera publié, par notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, une nouvelle instruction sur les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des

machines et des chaudières à vapeur. — Cette instruction sera affichée à demeure dans l'enceinte des ateliers.

78. L'établissement et la surveillance des machines et appareils à vapeur qui dépendent des services spéciaux de l'Etat sont régis par des dispositions particulières, sauf les conditions qui peuvent intéresser les tiers, relativement à la sûreté et à l'incommodité, et en se conformant aux prescriptions du décret du 15 octobre 1810.

79. Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, du département de Seine-et-Oise.

80. Les ordonnances royales des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829, 25 mars 1830 et 22 juillet 1839, concernant les machines et chaudières à vapeur, sont rapportées.

81. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, etc.

Ordonnance concernant le service des Ponts-et-Chaussées. — 23 *décembre* 1838.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, —Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des ponts-et-chaussées, sera divisé en seize inspections. Le ministre des travaux publics de l'agriculture et du commerce en arrêtera la circonscription.—Le nombre des inspecteurs divisionnaires sera, en conséquence, porté de douze à seize, celui des inspecteurs divisionnaires adjoints sera réduit de quatre à deux.

2. Les tournées générales des inspecteurs divisionnaires auront lieu tous les ans. La durée en sera fixée à trois mois. Les époques de départ seront fixées par le ministre des travaux publics de l'agriculture et du commerce.

3. Le conseil général des ponts-et-chaussées se composera des inspecteurs généraux, de huit inspecteurs divisionnaires désignés tous les six mois par le ministre, sur la proposition du directeur général des ponts-et-chaussées, de l'inspecteur

général ou divisionnaire attaché au département de la marine, de deux inspecteurs divisionnaires adjoints, et d'un secrétaire ingénieur en chef, qui aura voix délibérative.—Les inspecteurs divisionnaires présents à Paris, et qui ne seront point appelés à faire partie du conseil pendant le sémestre courant, auront droit d'y siéger pour la discussion des grands projets de travaux publics, toutes les fois qu'ils seront membres des commissions spéciales formées pour l'examen préparatoire de ces projets.

4. Le conseil général donnera son avis sur toutes les affaires qui seront renvoyées à son examen par le directeur général de l'administration. — Il sera consulté, sur tous les projets généraux de routes, de navigation naturelle et artificielle, de chemins de fer, de grands ponts sur les fleuves et rivières, d'établissements nouveaux dans les ports maritimes, d'endiguements de rivières, de desséchements de marais, et de canaux d'irrigation.

5. Indépendamment du conseil général, il sera formé quatre sections spéciales pour l'examen des affaires courantes qui n'exigeront pas la réunion du conseil entier. —L'une de ces sections s'occupera des affaires relatives aux route set ponts; — La seconde, des affaires relatives aux plans généraux d'alignement, à l'établissement des usines et au réglement des cours d'eau; — La troisième, des affaires relatives à la navigation naturelle etartificielle, aux travaux des ports, quais, bacs, desséchements de marais, canaux d'irrigation; —La quatrième, de tout ce qui concerne les chemins de fer.

6. Les inspecteurs généraux, les inspecteurs divisionnaires et les inspecteurs divisionnaires adjoints seront attachés à une des sections dont il vient d'être parlé. La désignation des membres de chacune d'elles sera faite au 1er janvier de chaque année, par le ministre, sur la proposition du directeur général.

7. Toutes les fois qu'une affaire renvoyée à l'une des sections y aura été jugée susceptible d'être soumise au conseil général, elle sera déférée à l'examen de ce conseil.

8. A chaque section sera attaché, sous le titre de secrétaire de section, un ingénieur en chef ou ordinaire qui aura

voix délibérative. — Les secrétaires de section pourront se seconder et se suppléer mutuellement dans les fonctions qui leur sont respectivement attribuées.

9. Toutes dispositions contraires sont rapportées.

10. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, est chargé, etc.

Ordonnance portant que le territoire du Royaume, en ce qui concerne les Chemins de fer, sera divisé en cinq Inspections. — 22 *juin* 1842.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — ART. 1er. Le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sera divisé en cinq inspections. Le ministre des travaux publics en arrêtera la circonscription.

2. Le service de chaque inspection sera confié à un inspecteur divisionnaire adjoint des ponts-et-chaussées. — En conséquence, le nombre des inspecteurs divisionnaires adjoints des ponts-et-chaussées est porté de deux à cinq.

3. Chaque inspecteur divisionnaire adjoint sera chargé de la direction des études de chemins de fer dans le territoire de son inspection. — Il sera chargé, en outre, dans l'étendue du même terrain, de la surveillance générale des travaux de chemins de fer exécutés, soit par l'État, soit par des compagnies particulières, indépendamment de la surveillance directe exercée, soit par les ingénieurs en chef et ordinaires, soit par les agents locaux préposés à cet effet.

4. Les cinq inspecteurs divisionnaires adjoints chargés de la direction des études et de la surveillance des travaux de chemins de fer composeront, avec trois inspecteurs généraux ou divisionnaires des ponts-et-chaussées, désignés par le ministre des travaux publics, et l'ingénieur secrétaire, la section des chemins de fer, instituée par l'art. 5 de notre ordonnance du 23 décembre 1838.

5. Le ministre des travaux publics désignera, pour chaque session du conseil général des ponts-et-chaussées, deux

des cinq inspecteurs divisionnaires adjoints pour faire partie de ce conseil. — Les inspecteurs divisionnaires adjoints non désignés, en vertu du paragraphe précédent, auront droit de séance au conseil général des ponts-et-chaussées, toutes les fois qu'ils seront membres de commissions spéciales formées pour l'examen préparatoire des projets.

6. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé, etc.

Arrêté ministériel pris en exécution de l'Ordonnance du 22 *juin qui crée cinq Inspections pour les Chemins de fer.* — 23 *juin* 1843.

Art. 1er. Les arrondissements d'inspection du service des chemins de fer seront formés ainsi qu'il suit : — Le premier arrondissement comprendra : — La ligne de Paris au Havre ; — La ligne de Paris à la frontière de Belgique ; — La ligne de Paris au littoral de la Manche, et tout le territoire situé entre ces lignes.

Le second arrondissement comprendra : — La ligne de Paris à Strasbourg ; — La ligne de Paris à Dijon ; — La ligne de Dijon à Mulhouse, et tout le territoire situé entre ces lignes et la ligne de Paris à la frontière de Belgique.

Le troisième arrondissement comprendra : — La ligne de Paris à Orléans, Tours et Nantes, et tout le territoire situé entre cette ligne et la ligne de Paris au Havre ; — Le chemin de fer de Saint-Germain ; — Les deux chemins de fer de Paris à Versailles.

Le quatrième arrondissement comprendra : — La ligne de Tours à Bordeaux et à Bayonne ; — La ligne de Bordeaux à Toulouse ; — La ligne de Paris sur le centre de la France, à partir d'Orléans, et tout le territoire situé entre cette ligne, la ligne d'Orléans à Nantes, et la frontière maritime de Nantes à Bayonne.

Le cinquième arrondissement comprendra : — La ligne de Dijon à la Méditerranée ; — La ligne de Toulouse à Marseille, et tout le territoire situé entre la ligne de Paris à Di-

jon et Mulhouse, à la frontière de l'Est, à partir de Mulhouse, et la ligne du centre.

2. Des décisions spéciales détermineront les inspections auxquelles ressortiront les embranchements sur les lignes qui servent de limite à leur circonscription.

3. Il sera dressé, pour chaque arrondissement d'inspection des chemins de fer, un programme spécial des études à entreprendre.

Ordonnance portant que le choix à faire entre les différents tracés pour l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, sera soumis à l'avis d'une commission supérieure. — **22** *juin* **1842.**

LOUIS-PHILIPPE, etc. — ART. 1er. Le choix à faire entre les différents tracés à suivre pour l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, classées par la loi du 11 juin 1842, sera, après l'examen préalable du conseil général des ponts-et-chaussées, soumis à l'avis d'une commission supérieure, présidée par le ministre des travaux publics, et, à son défaut, par le sous-secrétaire d'État au même département.

2. Sont nommés pour faire partie de cette commission : — MM. Baron Mounier, pair de France (1); — Baron Thénard, *idem.*; — Comte Gasparin, *idem.*; — Cordier, *idem.*; — Dufaure, ancien député; — Gréterin, conseiller d'État, directeur de l'administration des douanes; — Boursy, conseiller d'État, directeur de l'administration des contributions indirectes; — Boulay (de la Meurthe), conseiller d'État; — Général Prévot de Vernois, membre du comité des fortifications; — Général Daullé, *idem.*; — Bérigny, inspecteur général des ponts-et-chaussées; — Kermaingant, *idem.*; — Et de l'inspecteur divisionnaire adjoint, chargé de la direction des études de la ligne de fer dont il s'agira de déterminer la direction.

3. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé, etc.

(1) Remplacé par M. Rossi, pair de France.

Ordonnance qui prescrit la formation d'une Commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques sur les Chemins de fer. — **22** *juin* **1842.**

LOUIS-PHILIPPE, etc. — ART. 1er. Il sera formé, auprès du ministre des travaux publics, une commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques propres à établir l'utilité et l'importance relative des différentes directions des grandes lignes de chemins de fer, classées par la loi du 11 juin 1842.

2. Cette commission sera, en outre, consultée : — 1° Sur les questions concernant : — Les acquisitions de terrains et bâtiments ; — Les rapports de l'administration des travaux publics avec les départements et les communes, pour la prestation des terrains et bâtiments ; — Les projets des cahiers de charges pour les concessions de lignes de fer : — Les baux d'exploitation à passer avec les compagnies ; — 2° Sur les projets de réglements relatifs à la police, à l'usage ou à la conservation des chemins de fer ; — 3° Et, en général, sur les questions réglementaires relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer, et qui n'appartiendraient pas, soit au conseil général des ponts-et-chaussées, soit à la section des chemins de fer.

3. Seront appelés à faire partie de cette commission, cinq maîtres des requêtes en service extraordinaire, ou auditeurs au conseil d'État, qui seront spécialement chargés de réunir et coordonner les documents statistiques sur les chemins de fer. — Les auditeurs au conseil d'État auront voix délibérative dans la commission, toutes les fois qu'ils y rempliront les fonctions de rapporteur.

4. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé, etc.

Arrêté ministériel pris en exécution de l'Ordonnance du 22 juin, portant création d'une Commission administrative des Chemins de fer. — 23 juin 1843.

Art. 1er. La commission administrative sera présidée par le ministre, et à son défaut par le sous-secrétaire d'État des travaux publics.

2. Elle se composera de : — MM. Félix Réal, conseiller d'État en service ordinaire ; — Lebobe, président du tribunal de commerce ; — Cerclet, maître des requêtes en service extraordinaire ; — De Cheppe, maître des requêtes en service extraordinaire, chef de la division des mines ; — Baude, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées ; — Bineau, ingénieur en chef des mines ; — Delalleau, avocat du ministère des travaux publics ; — De Haut, avocat, chef du cabinet ; — Et de M. Desmazures, avocat, qui remplira les fonctions de secrétaire. — Le chef de la division des chemins de fer assistera, avec voix délibérative, aux réunions de la commission.

3. MM. Eugène Dubois, de Condé, Fremy, Jahan et Joly, auditeurs au conseil d'Etat, rempliront auprès de la compagnie les fonctions définies par l'art. 3 de l'ordonnance royale du 22 juin 1842 ; — Seront attachés, savoir : — M. Dubois, au premier arrondissement d'inspection ; M. de Condé, au troisième ; M. Fremy, au second ; M. Jahan, au quatrième ; et M. Joly, au cinquième.

4. Des indemnités seront imputées sur le fonds affecté à l'achèvement des études des grandes lignes de chemins de fer, par l'art. 16 de la loi du 11 juin 1842.

5. Le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, etc.

Extrait de l'Ordonnance du 14 décembre 1844, portant organisation centrale du Ministère des travaux publics.

Art. 1er. L'administration centrale du ministère se com-

pose, indépendamment du cabinet du ministre et de celui du sous-secrétaire d'Etat, de huit divisions, savoir : . . .

5° Division des chemins de fer.

Elle comprend en outre un bureau central de statistique.

ART. 2.

La 5me division est composée de deux bureaux, savoir :

1er Bureau (étude des chemins de fer; exécution des travaux; matériel du contentieux).

2me Bureau (exploitation des chemins de fer; baux à passer avec les compagnies; police; surveillance du matériel employé à l'exploitation.) . . . .

Bureau central de statistique.

Centralisation de tous les renseignements sur la partie économique du système des chemins de fer.

§ II. RÉGLEMENTS DE POLICE.

Arrêté pour la police du Chemin de Fer de Paris à Saint-Germain. — 25 *aout* 1837.

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,—Vu le cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye, et notamment les articles 25 et 32;—Vu le procès-verbal dressé par les commissaires chargés de procéder à la visite dudit chemin de fer, et duquel il résulte que la voie unique, actuellement terminée, peut être dès à présent livrée à la circulation; —Considérant qu'en attendant les réglements d'administration publique qui devront déterminer la sûreté et l'usage du chemin de fer, il importe de pourvoir, par un réglement provisoire de police, à ce qu'exige la sûreté des voyageurs; —Le comité de l'intérieur et du commerce du conseil-d'État, entendu,—Arrête ce qui suit :

§ Ier *Mesures relatives au départ et à l'arrivée des voyageurs.*

ART. Ier. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye, de s'introduire sur cette voie, d'y circuler ou stationner. Il est défendu d'y déposer, même momentanément, aucuns matériaux ni objets quelconques. Il est défendu d'y introduire, faire circuler ou stationner,

aucune voiture, wagons ou machines étrangères au service.—Sauf les cas de réparations, aucune voiture, wagons ou machines appartenant soit à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, soit aux concessionnaires d'embranchements ou prolongements, autorisés en vertu de l'article 42 du cahier des charges, ne pourra stationner ailleurs que sur les gares et lieux de chargements, à ce spécialement affectés.

2. Aux points de départ et d'arrivée principaux, Paris et le Pecq, le lieu d'embarquement et celui de débarquement seront séparés de telle sorte que l'entrée et la sortie des voyageurs se fassent par deux voies différentes.

3. Les voyageurs ne seront admis sur les quais de chargement et d'embarquement, qu'au moment des départs.

4. Les convois ne se mettront en marche au départ, qu'après trois avertissements donnés, les deux premiers à la cloche, et le troisième à la trompette.

5. Il n'est permis aux voyageurs d'entrer dans les voitures, et d'en sortir, que par la portière qui fera face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer.

6. Les effets seront portés, de l'entrée de l'enceinte aux voitures, par les commissionnaires qui seront désignés par la compagnie. —En conséquence, nul commissionnaire, porteur, ni domestique, ne sera admis dans l'enceinte ; les voyageurs, les agents de l'administration et ceux de la compagnie, pourront seuls y entrer.

7. Nulle machine ou voiture ne pourra parcourir plus de cinq fois le trajet entre Paris et Saint-Germain sans être visitée, et ce indépendamment de toutes autres mesures de surveillance prescrites par les ordonnances royales qui régissent les machines à vapeur.

8. Jusqu'à la réception de la seconde voie du chemin de fer, il sera établi, au milieu de la distance à parcourir, une gare de croisement sur laquelle sera établie une barrière habituellement fermée; lorsque deux trains partiront simultanement des extrémités, le premier arrivé à l'entrée de la gare devra y entrer, et la barrière ne lui sera ouverte qu'après le passage du train opposé; si les deux trains arrivent en même temps à la hauteur de la gare, celui qui viendra de Saint-Germain y entrera, et celui qui viendra de Paris passera droit jusqu'à trois heures après midi; après sept heures, le convoi venant de Saint-Germain aura la priorité. — Les départs seront réglés de manière à ce que les trains ne puissent se rencontrer qu'à la gare.

9. Les heures des premiers et derniers départs de chaque journée seront déclarés d'avance aux préfets de police et de Seine-et-Oise. — Jusqu'à l'ouverture de la deuxième voie du chemin, les convois ne devront partir plus d'une demi-heure avant le lever du soleil, et de dix minutes après son coucher, d'une extrémité,

qu'après l'arrivée de ceux qui viendront de l'extrémité opposée. — Après le coucher du soleil les voitures devront être éclairées.

10. Avant de donner le signal du départ, le garde s'assurera par lui-même si tous les voyageurs sont placés et si toutes les portières sont fermées. — Il veillera à ce que les voyageurs se tiennent à leur place lorsqu'on s'arrêtera aux stations intermédiaires, et ne descendent de la voiture que lorsqu'ils n'iront pas plus loin.

§ 2e. *Mesures relatives à la circulation et à la marche des convois.*

11. Les trains des voyageurs ou des marchandises ne pourront s'arrêter dans les points où le chemin de fer traverse de niveau de schemins publics.

12. Au point où des chemins traverseront de niveau le chemin de fer, il sera établi de chaque côté une barrière.

13. A chacun des croisements il y aura constamment un gardien à qui on ne remettra pas le soin de plus de deux cents mètres de voie à droite et à gauche, aux chemins des Bourguignons, de Denis-Bouché, de Colombes à Nanterre et de Croissy ; et de cent mètres au Chemin-aux-Vaches et au chemin Vert de Chatou.

14. Les personnes à pied et à cheval, et les voitures ou attelages quelconques, ne pourront, à l'approche des trains remorqués par des machines locomotives, traverser le chemin de fer sur les points où il coupe à niveau les chemins publics, qu'après le passage de ces trains.

15. A cet effet, les gardiens de barrières devront avertir, à l'approche des convois, et ne livrer passage aux personnes et aux voitures qui voudraient traverser la voie de fer, qu'après le passage du convoi.

16. Les cantonniers chargés de l'entretien de la ligne, devront interdire au public toute circulation sur le chemin de fer et avertir les gardes des trains, s'il y a quelques précautions à prendre pour la sûreté des voyageurs. Ils seront d'ailleurs munis d'un drapeau ou autre signal, au moyen duquel ils avertiront les trains de s'arrêter dans le cas d'accident.

17. Les cantonniers placés le long des voies devront être assez rapprochés pour pouvoir se voir.

18. Ils devront parcourir, chacun sa section, immédiatement avant le passage des convois, et se trouver, au moment de ce passage, à l'extrémité de la section par laquelle le convoi arrive, afin de donner tous avertissements, s'il y a lieu.

19. Lorsque, par suite d'un accident, ou pour cause de réparation, la circulation devra être interrompue sur un point de la li-

gne, le passage sera immédiatement rétabli, au moyen d'un tourne-voie ou gare d'évitement provisoire, construit à côté de la partie en réparation.

20. La marche de chaque train sera confiée à un conducteur en chef qui aura un uniforme et sera muni d'une trompette.

21. Le conducteur en chef aura sous ses ordres des conducteurs de seconde classe en nombre suffisant pour qu'aucun n'ait pas plus de six voitures à surveiller.

22. Les commissaires spéciaux de police préposés à la surveillance du chemin de fer, pourront, soit d'office, soit sur les réquisitions des agents de la compagnie, s'il y a lieu, faire accompagner les convois par un ou plusieurs agents de l'administration ou de la force publique.

23. Le garde sonnera de la trompette à l'approche des chemins publics traversés à niveau par les chemins de fer et des ateliers d'ouvriers employés aux travaux.

24. Le dernier wagon ou voiture de chaque convoi portera un gardien muni d'une trompette, pour avertir le convoi suivant en cas d'accident ou de ralentissement. Les convois suivant la même direction ne partiront qu'à deux minutes au moins d'intervalle les uns des autres.

25. La marche des machines locomotives sera ralentie à l'approche et dans l'étendue des tourne-voies ou gares d'évitement qu'on aurait été obligé d'établir pour cause de réparation de la ligne.

26. Le conducteur de la machine ne pourra, dans aucun cas, la quitter ; il doit, ainsi que le chauffeur, quand il n'est pas occupé, se tenir debout et veiller attentivement pendant tout le temps que la machine est en mouvement.

27. Aucune personne autre que le conducteur de la machine et le chauffeur, ne pourra monter sur la machine locomotive ou sur son allége, sans la permission spéciale du directeur du chemin.

28. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté et à la commodité des voyageurs. Les différentes caisses de chaque voiture seront ouvertes par deux portières latérales, et chaque portière sera garnie d'un marche-pied.

§ 3e. *Mesures générales.*

29. Il est défendu aux voyageurs de se tenir debout sur les bancs des voitures.

30. Il est défendu aux voyageurs de passer d'une voiture dans une autre.

31. Les cantonniers et les gardiens des barrières devront faire

sortir immédiatement toutes personnes qui se seraient introduites en dedans de la voie, soit entre les rails, soit en dehors des rails.

32. En cas de résistance de la part des contrevenants, les cantonniers et gardiens devront appeler l'assistance des agents de l'administration publique.

33. Il sera tenu dans les bureaux de chaque station du chemin de fer, un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, et ailleurs par les maires des lieux où ces bureaux sont placés, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former contre les gardes de trains, les cantonniers, les gardes de barrières, les mécaniciens ou autres agents et ouvriers employés sur la ligne. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

34. Les poursuites en raison d'accidents arrivés par le fait des agents de la compagnie, dont elle est civilement responsable, seront dirigées contre la personne du directeur.

35. Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration, tant à l'un des commissaires de police dont il a été question ci-dessus, qu'au maire de la commune, à la diligence de tous agents de la compagnie témoins de l'accident. — Le directeur de la compagnie en informera immédiatement le préfet de police pour le département de la Seine, et le préfet de Seine-et-Oise pour le département de Seine-et-Oise.

36. Des exemplaires imprimés du présent réglement et du tarif, visés par les préfets de police et de Seine-et-Oise, seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des bureaux de la compagnie. Les conducteurs des trains devront également être munis de ces pièces pour les exhiber à toute réquisition.

§ 4e. *Moyens d'exécution.*

37. Il sera pourvu à la surveillance que l'administration doit exercer sur l'exécution du présent règlement et au maintien de l'ordre, par deux commissaires spéciaux de police, qui exerceront sur toute l'étendue du chemin de fer et de ses dependances.

38. Ces commissaires auront sous leurs ordres deux agents spéciaux de surveillance. Ces agents seront assermentés.

39. Les commissaires spéciaux de police et les agents placés sous leurs ordres, surveilleront l'exécution du présent réglement ; ils seront chargés du maintien de l'ordre et interviendront à cet effet, au besoin, dans les difficultés qui s'élèveraient soit entre les voyageurs, soit entre les voyageurs et les agents de la compagnie.

40. Ils recevront les réclamations et y feront droit sur-le-champ, dans les limites du présent réglement.

41. Procès-verbal sera dressé par eux de toutes les contraventions qui pourraient être commises, soit par les employés de la compagnie, soit par toutes autres personnes, ainsi que de tous les accidents qui pourraient survenir.

42. Ils adresseront ces procès-verbaux au préfet de police pour le département de la Seine, et au préfet de Seine-et-Oise pour le département de Seine-et-Oise, lesquels en transmettront copie au directeur-général des ponts et chaussées.

43. Les agents préposés par la compagnie à la garde des barrières et clôtures, et les cantonniers devront obéir aux réquisitions des commissaires spéciaux de police, toutes les fois que ces réquisitions auront pour objet l'exécution du présent réglement.

44. Les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance, seront tenus de dresser procès-verbal de toutes les détériorations, même quand elles ne compromettraient pas immédiatement la sûreté de la circulation. Ils remettront copie de ces procès-verbaux à l'ingénieur chargé de la surveillance du chemin, qui provoquera telles mesures que de droit, et au directeur de la compagnie.

45. La compagnie fournira des corps-de-garde et des locaux pour les commissaires de police et les agents de surveillance.

46. Conformément à l'article 32 du cahier des charges, annexé à la loi du 9 juillet 1835, les frais que nécessitera l'exécution du présent réglement, demeureront à la charge de la compagnie.

47. Les contraventions au présent seront poursuivies et réprimées conformément aux lois et réglements.

48. Le préfet de police et le préfet du département de Seine-et-Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent réglement.

Réglement pour la police du chemin de fer de Paris à Rouen, approuvé par le ministre des travaux publics, le 25 *juillet* 1842.

§ 1er. *Mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des Trains.* — Art. Ier. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de Paris à Rouen : — 1° De s'introduire sur la voie, d'y circuler ou stationner ; — 2° D'y jeter et déposer, même momentanément, aucuns matériaux ni objets quelconques ; — 3° D'y introduire, faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangers au service.

2. Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'art. 1er, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gardes champêtres et forestiers, les gendarmes et tous autres agents de la force publique, dans

l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes et de leurs insignes. — Toutefois, sauf le cas de flagrant délit, les gardes champêtres et forestiers et les gendarmes ne pourront être admis dans l'enceinte du chemin de fer que sur la représentation d'un ordre émanant de l'autorité compétente et énonçant le motif de la visite à faire. — Dans tous les cas, les fonctionnaires et agents désignés au premier paragraphe ci-dessus du présent article, seront tenus de se soumettre aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

3. Dans la partie commune aux deux chemins de fer de Paris à Saint-Germain et de Paris à Rouen, la compagnie de Rouen se conformera pour les voies à suivre, au réglement de police arrêté pour le chemin de fer de Saint-Germain. — A partir du croisement des deux chemins, la voie de gauche, en partant de Paris, sera spécialement affectée aux trains partant de Paris; la voie de droite sera affectée aux trains en retour sur Paris. — Dans aucune circonstance et sous aucun prétexte, on ne pourra changer la destination de chacune des deux voies, sauf, cependant, dans le cas de réparation de l'une des deux. — A 500 mètres au moins avant d'arriver au point de croisement des deux lignes de Paris à Rouen et de Paris à Saint-Germain, les machinistes devront toujours ralentir leur vitesse, de telle manière que le convoi puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigeaient.

4. Dans chaque sens, les trains ne pourront partir des stations de Paris, de Mantes et de Rouen, qu'à 15 minutes au moins d'intervalle les uns des autres; et des autres stations, qu'à 10 minutes au moins d'intervalle. — Toutefois, lorsqu'un train de voyageurs devra être suivi d'un train de marchandises, ce dernier pourra partir cinq minutes après le premier. — Les départs auront lieu exactement aux heures indiquées conformément à l'article 6.

5. Sauf le cas de force majeure, aucun stationnement de voitures ou wagons, soit vides, soit chargés, ne pourra avoir lieu sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains. —Les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement spécialement indiqués pour le service des voyageurs ou des marchandises.

6. La compagnie devra faire connaître au public par des affiches, ou des avis imprimés, dont elle donnera communication immédiate au préfet de police pour le département de la Seine, et aux préfets des autres départements traversés par le chemin de fer, les lieux de stationnement et les heures de départ et d'arrivée.

7. Aux points extrêmes de Paris et de Rouen, les lieux d'embarquement et ceux de débarquement seront séparés de telle sorte

que l'entrée et la sortie des voyageurs se fassent habituellement par des issues différentes. — Les mêmes dispositions seront appliquées, autant que possible, aux stations intermédiaires.

8. Les trains ne se mettront en marche qu'après que le signal du départ aura été donné au moyen d'un coup de cloche à la main. — Les cantonniers et gardiens de barrières seront porteurs de deux drapeaux, l'un blanc et l'autre rouge, afin d'indiquer au conducteur du train l'état de la voie. Dès que le signal de départ sera donné, le cantonnier ou gardien de barrière le plus rapproché de la station arborera un de ses drapeaux : le drapeau blanc, lorsqu'il aura reconnu que la voie est en parfait état de service, et le drapeau rouge, lorsque la voie sera en réparation, ou présentera quelques obstacles à une circulation à grande vitesse. — Si la voie est tout-à-fait hors d'état de donner passage au train, il inclinera son drapeau rouge vers le sol en l'agitant de haut en bas. — La nuit, le drapeau blanc sera remplacé par une lanterne verte, et le drapeau rouge par une lanterne rouge. — Chaque cantonnier ou gardien de barrière fera, à son tour, des signaux analogues, dès qu'il aura connaissance de l'approche du train, ou au moins dès qu'il aura aperçu le signal du cantonnier ou garde qui le précède. — Chaque cantonnier sera, en outre, pourvu d'un cornet dont il se servira pour annoncer l'approche des trains.

9. Pendant la nuit, les trains devront porter à l'avant deux fanaux, et à l'arrière trois fanaux au moins, de sorte que toujours l'on puisse reconnaître dans quel sens marche le train. — Les voitures fermées destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

10. Le matériel d'exploitation, machines, locomotives, voitures, wagons, sera toujours maintenu dans le meilleur état d'entretien possible. — Les machines locomotives ne pourront être employées sur le chemin de fer qu'autant qu'elles seront conformes aux réglements en vigueur, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par l'ordonnance royale du 22 juillet 1839 ; elles seront d'ailleurs visitées le plus souvent possible par l'ingénieur des mines en résidence dans le département.

11. Chaque train de voyageurs devra être accompagné : 1° D'un mécanicien ; — 2° D'un chauffeur capable, au besoin, d'arrêter la machine ; — 3° De deux conducteurs garde-freins, au moins, pour un train de 6 voitures jusqu'à 12 ; de trois, pour 12 voitures jusqu'à 18 ; de quatre, pour 19 voitures jusqu'à 24 ; de cinq, pour 25 voitures et au-delà. — Un train de voyageurs ne pourra jamais, dans aucun cas, se composer de plus de trente voitures.

12. Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein fonctionne. — Les conducteurs garde-freins s'assureront, de leur côté, si toutes les voitures sont en bon état, si les freins fonc-

tionnent librement. — Le signal du départ ne sera donné que lorsque toutes les portières seront fermées.

13. Les locomotives devront toujours être en tête des trains et jamais à l'arrière. — Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours prévu par l'art. 25 ci-après. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser 20 kilomètres par heure.

14. Les convois de voyageurs ne devront jamais, sauf dans des cas tout à fait exceptionnels, comme une affluence imprévue de voyageurs, être remorqués par plus d'une locomotive. — Lorsqu'il sera indispensable de recourir à l'emploi simultané de deux ou d'un plus grand nombre de locomotives, il devra toujours y avoir en tête de chaque train autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées, et, dans ce cas, la vitesse du convoi ne devra dépasser, en aucun point du trajet, vingt-quatre kilomètres par heure.

§ 2. *Mesures relatives à la Circulation et à la Marche des Trains.* — 15. Les trains de voyageurs ou de marchandises ne pourront s'arrêter dans les points ou le chemin de fer traverse à niveau les chemins publics.

16. Aux points où des chemins à voitures traversent de niveau le chemin de fer, il sera établi deux barrières, une de chaque côté, avec un gardien chargé de les ouvrir et de les fermer.

17. Les barrières des passages de niveau pour voitures seront habituellement fermées de manière à intercepter la voie publique. Les gardes chargés du service de ces barrières, les ouvriront quand cela sera nécessaire, et ils les refermeront sur-le-champ.— Lorsqu'un train est en vue ou attendu, il leur est défendu d'ouvrir. — Sur les passages de niveau destinés au service des piétons seulement, il sera également établi deux barrières, une de chaque côté du chemin de fer, mais ces passages n'auront pas chacun un gardien spécial, et seront seulement placés sous la surveillance du cantonnier dans la section duquel ils se trouveront situés. — Un écriteau placé des deux côtés du passage fera savoir au public qu'il ne doit pas traverser le chemin de fer, sans s'assurer qu'on n'entend ou qu'on n'aperçoit aucun train sur le point d'arriver, et qu'il doit refermer la barrière.

18. Les cantonniers et gardes placés le long du chemin devront être assez rapprochés pour pouvoir se voir. Ils devront, d'ailleurs, parcourir chacun sa section avant le passage des trains, et veiller à ce que rien sur les voies, ni en dehors des voies, ne puisse entraver leur marche. — Ils doivent d'ailleurs se porter vers l'extrémité de leur section par laquelle le train arrive, pour donner tous les avertissements nécessaires. Dans le cas où un train s'arrêterait sur la voie, soit pour le service d'une station intermédiaire,

soit pour cause d'accident, le cantonnier le plus voisin devra se porter en arrière, pour transmettre aux trains qui pourraient circuler à la suite sur la même voie, le signal indiqué à l'art. 8 pour le cas où la voie est hors d'état de donner passage.

19. Lorsqu'il sera nécessaire d'établir des ateliers de réparation sur les voies, les chefs d'atelier planteront un pavillon rouge au milieu desdites voies, chaque fois que les ouvriers remplaceront un rail ou feront une réparation quelconque de nature à empêcher le passage de la machine et sur l'accotement, lorsqu'il n'y aura lieu que de ralentir la marche de la machine.

20. Les conducteurs-garde-freins seront mis en communication avec le mécanicien, au moyen d'un cordon qui correspondra à un timbre placé sur le tender; lorsque le mécanicien entendra ce signal, il sera tenu d'arrêter le train.

21. A l'approche des stations, le mécanicien devra ralentir la marche de la machine locomotive; il devra en même temps faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train, et toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

22. Le mécanicien surveillera constamment tout le mécanisme de sa machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein; il ne pourra, dans aucun cas, quitter la machine confiée à ses soins.

23. Aucune personne, autre que le mécanicien et le chauffeur, ne pourra monter sur la locomotive, ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin ou de l'ingénieur du matériel.

24. Lorsque, par suite de réparation, d'accident, ou de toute autre cause, la circulation devra être momentanément interrompue sur une certaine longueur de l'une des voies, l'on devra placer un gardien auprès de chacune des deux aiguilles destinées à des changements de voie. — Ces gardiens communiqueront entre eux au moyen d'un signal convenu à l'avance, et dont il sera donné connaissance au commissaire spécial de police. Dans aucun cas, ils ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique laissée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant d'une direction opposée.

25. En cas d'accident durant le trajet, nécessitant l'arrêt d'un train, les conducteurs veilleront à ce que le cantonnier le plus voisin soit à son poste à l'arrière, pour transmettre les signaux d'arrêt, ainsi qu'il est expliqué à l'article 18 du présent règlement; ils veilleront aussi à ce qu'aucun voyageur ne descende sur la voie.

26. Des machines dites de secours ou de réserve devront être constamment en feu et prêtes à partir aux points de Paris, Mantes et Rouen. — Lorsque les trains attendus à ces stations ne se-

ront point en vue, vingt minutes après l'heure fixée pour leur arrivée, la machine de secours partira pour aller à leur rencontre sur la voie qui n'est pas celle par laquelle le train doit venir. Elle fera route jusqu'à ce qu'elle ait rencontré le train en détresse, elle communiquera alors avec lui et continuera jusqu'au point où elle trouvera une aiguille qui lui permettra de changer de voie. Elle opérera alors ce changement et reviendra sur la voie où sera le train. Elle le prendra, soit en avant, soit en arrière, suivant la circonstance, le conduira ainsi jusqu'à la station d'où elle sera partie et où des mesures seront prises pour faire arriver le train à sa destination. — Aussitôt qu'une machine aura quitté sa station pour porter secours à un train, il en sera allumé une autre immédiatement, qui ne devra être éteinte que lorsque la première sera rentrée.

27. En cas d'accident grave, si, par exemple, il y a déraillement du train ou bris d'un essieu, il devra être demandé du secours à la fois au dépôt de machines le plus voisin et à la station la plus voisine, soit en avant, soit en arrière du train en détresse. Le chef du train devra, autant que possible, faire la demande de secours par écrit, et l'expédier par les cantonniers de proche en proche.

28. Il y aura constamment à Paris, Mantes et Rouen, un wagon chargé de tous les agrès et outils convenables en cas d'accident. — Chaque train devra d'ailleurs être toujours muni d'une prolonge et de deux crics.

29. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide, commodes, et elles devront être pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs, et remplir les conditions indiquées dans l'art. 35 du cahier des charges. La largeur de la place affectée à chaque voyageur, devra être d'au moins 45 centimètres. — Les différentes caisses de chaque voiture seront ouvertes par deux portières latérales, et chaque portière sera garnie d'un marche-pied. — La compagnie devra se conformer, pour les voitures des voyageurs, aux dispositions de police prescrites par l'ordonnance du 16 juillet 1828. — Les voitures des trains seront liées entr'elles par une double chaîne ; chaque voiture portera, à l'avant et à l'arrière, des tampons garnis à ressorts, et placés au même niveau, pour amortir autant que possible, l'effet des chocs imprévus.

§ 3. *Mesures générales.* — 30. Il est défendu aux voyageurs d'entrer dans les voitures, sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet. — Les billets doivent être rendus à la station d'arrivée. — Il n'est pas permis d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur

de la ligne du chemin de fer. — Il est défendu de passer d'une voiture dans une autre, de se tenir debout dans les voitures, de se pencher en dehors. —Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train sera complétement arrêté. — Il est défendu de fumer dans les voitures et dans les gares.

31. L'entrée des voitures est interdite : — 1° A toute personne qui serait en état d'ivresse ou vêtue de manière à salir ses voisins ; — 2° A tous individus porteurs de fusils chargés, ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. — Tout individu porteur d'un fusil devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, justifier que son fusil n'est point chargé.

32. Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs. Toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

33. Les cantonniers, garde-barrières et autres agents de la compagnie devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite en dedans des voies, soit entre les rails, soit en dehors des rails, soit dans les locaux non affectés au public, ou enfin dans telle partie que ce soit des établissements dans lesquels elle n'aurait pas le droit d'entrer. — En cas de résistance de la part des contrevenants, les cantonniers, garde-barrières et autres agents de la compagnie, assermentés en vertu de l'article 51 du cahier des charges, devront dresser procès-verbal, et pourront requérir l'assistance des agents de l'administration publique.

34. Il sera tenu dans chacune des stations du chemin de fer un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, et ailleurs par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former contre les cantonniers, les garde-barrières, les mécaniciens ou autres agents et ouvriers employés sur la ligne. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

35. Les poursuites, en raison d'accidents arrivés par le fait des agents de la compagnie, dont elle est civilement responsable, seront dirigées contre la personne du directeur de la compagnie.

36. Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale, à la diligence de tous les employés témoins de l'accident. Le directeur de la compagnie en informera immédiatement le préfet.

37. Des exemplaires imprimés du présent réglement et du tarif certifié par nous, seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des bureaux de la compagnie. — Les conducteurs et garde-freins devront également être munis de ces pièces, pour les exhiber à toute réquisition. — Des extraits devront être

délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins, cantonniers, garde-barrières, et autres agents employés sur le chemin. — Des extraits, en ce qui concerne les dispositions à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être également placés dans chaque voiture.

§ 4. *Moyens d'exécutions.* — 38. Tout agent employé sur le chemin, sera revêtu d'un uniforme; les cantonniers, garde-barrières et surveillants pourront, en outre, être munis d'un sabre, pour pourvoir, au besoin, à leur sûreté.

39. Il sera pourvu à la surveillance que l'administration doit exercer sur l'exécution du présent réglement et au maintien de l'ordre : — 1° Par les soins des ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines délégués; — 2° Par le commissaire spécial de police du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, par trois autres commissaires spéciaux résidant l'un à Mantes, le second à Vernon et le troisième à Rouen, et par cinq agents de surveillance placés sous les ordres de ces commissaires. Ces agents seront assermentés.

40. Les commissaires de police et les agents de surveillance dresseront des procès-verbaux de toutes les contraventions qui pourraient être commises, soit par les employés de la compagnie, soit par toute autre personne, ainsi que de tous les accidents qui pourraient survenir. — Ils adresseront ces procès-verbaux aux préfets, qui en transmettront copie au ministre des travaux publics, après avoir fait constater, s'il y a lieu, les circonstances de l'affaire par les ingénieurs des ponts-et-chaussées ou par les ingénieurs des mines.

41. Dans chaque localité, les chefs de service devront obtempérer aux réquisitions des commissaires de police et des agents de surveillance sous leurs ordres, dans tout ce qui est relatif à l'exécution du présent réglement.

42. Les commissaires de police et les agents de surveillance seront tenus de dresser procès-verbal des détériorations qui pourraient survenir sur le chemin de fer; en outre, ils donneront immédiatement avis de ces détériorations aux ingénieurs des ponts-et-chaussées chargés de la surveillance, qui provoqueront telle mesure que de droit, et au directeur de la compagnie.

43. Tous les frais qu'exigera l'exécution du présent réglement, seront à la charge de la compagnie. — La compagnie est tenue de fournir des locaux de surveillance pour les commissaires de police et les agents de surveillance. — Si, dans certaines circonstances, il devenait nécessaire d'établir, auprès des stations, des postes militaires, tous les frais qui en résulteraient seraient également à la charge de la compagnie.

44. Les contraventions à la présente ordonnance seront poursuivies et réprimées conformément aux lois et réglements.

45. Le sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Denis, l'ingénieur en chef directeur des ponts-et-chaussées du département de la Seine, l'ingénieur en chef des mines chargé du service central de la partie métallurgique et de l'exploitation des chemins de fer, l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées chargé du service de contrôle et de surveillance des travaux des compagnies des chemins de fer dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, les maires des communes des Batignolles-Monceaux, de Clichy, d'Asnières, de Colombes et de Nanterre, les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance du chemin de fer Paris à Rouen, le commissaire de police de la commune des Batignolles-Monceaux, le chef de la police municipale, les officiers de paix, les autres préposés de la préfecture de police, et les garde-champêtres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance, qui sera imprimée et affichée. — Il en sera adressé des exemplaires à M. le colonel de la garde municipale de la ville de Paris et à M. le commandant de la gendarmerie du département de la Seine, pour qu'ils en assurent l'exécution par tous les moyens qui sont en leur pouvoir.

SECTION IIe.

LOIS, ORDONNANCES ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

L'ÉTABLISSEMENT ET EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

§ Ier.

ACTES ANTÉRIEURS A LA LOI DU 11 JUIN 1842.

CHEMIN DE FER

DE LA LOIRE A SAINT-ÉTIENNE,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE DIRECTEMENT A PERPÉTUITÉ.

Concession. — 26 *février* 1823.

Louis, etc. — Vu la demande formée par les sieurs de Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet, Bricogne et Beaunier, aux fins d'obtenir l'autorisation d'établir à leurs frais un chemin de fer pour communiquer de la Loire au Rhône par le territoire houiller de Saint-Etienne, département de la Loire; — Vu les avis de la chambre consultative des arts et manufactures de Saint-Etienne et du sous-préfet de l'arrondissement, les observations du préfet de la Loire, l'avis de notre directeur général des ponts-et-chaussées et des mines; — Considérant que le commerce et l'industrie

retireront de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille que fournissent en abondance les contrées qu'il doit traverser; qu'un chemin de fer destiné au public est, comme un canal de navigation, d'utilité générale ; qu'ainsi le Gouvernement peut conférer aux concessionnaires la faculté d'acquérir les terrains sur lesquels il devra être établi, moyennant une indemnité préalable, et à charge de se conformer aux règles prescrites par la loi du 8 mars 1810 (1); — Considérant cependant que la demande tendant à obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer sur le versant du Rhône n'est présentée que d'une manière conditionnelle, et ne saurait, par conséquent, être accueillie quant à présent; — Notre conseil d'Etat entendu, Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les sieurs de Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet, Bricogne et Beaunier, sous le titre de *Compagnie du Chemin de fer*, sont autorisés à établir un chemin de fer de la Loire au pont de l'Ane, sur la rivière de Furens, par le territoire houiller de Saint-Etienne.

2. La compagnie du chemin de fer sera tenue de se conformer à la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. A cet effet, le projet de la direction de ce chemin de fer sera remis au préfet du département, qui le transmettra à notre directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, avec son avis. Ce projet sera soumis à notre approbation par notre ministre de l'intérieur.

3. Lorsque la direction du chemin de fer aura été approuvée, la compagnie fera lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi du 8 mars 1810. Les autres formalités prescrites par cette loi seront pareillement observées.

4. Partout où le chemin de fer coupera des routes royales ou départementales et chemins vicinaux, la compagnie

(1) Voyez appendice n. 1, à la fin de la seconde partie.

MANUEL DE LA LÉGISLATION

SUR LES

CHEMINS DE FER.

SECTION Ire.

LOIS, ORDONNANCES RÉGLEMENTS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

L'ÉTABLISSEMENT & L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE A S^T-ETIENNE,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE DIRECTEMENT A PERPÉTUITÉ,

Concession. — 26 *février* 1823.

Louis, etc. — Vu la demande formée par les sieurs de Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet, Bricogne et Beaunier, aux fins d'obtenir l'autorisation d'établir à leurs frais un chemin de fer pour communiquer de la Loire au Rhône par le territoire houiller de Saint-Etienne, département de la Loire; — Vu les avis de la chambre consultative des arts et manufactures de Saint-Etienne et du sous-préfet de l'arrondissement, les observations du préfet de la Loire, l'avis de notre directeur-

1

général des ponts-et-chaussées et des mines; —Considérant que le commerce et l'industrie retireront de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille que fournissent en abondance les contrées qu'il doit traverser; qu'un chemin de fer destiné au public est, comme un canal de navigation, d'utilité générale; qu'ainsi le Gouvernement peut conférer aux concessionnaires la faculté d'acquérir les terrains sur lesquels il devra être établi, moyennant une indemnité préalable, et à charge de se conformer aux règles prescrites par la loi du 8 mars 1810 (1); —Considérant cependant que la demande tendante à obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer sur le versant du Rhône n'est présentée que d'une manière conditionnelle, et ne saurait, par conséquent, être accueillie quant à présent; —Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Les sieurs de Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet, Bricogne et Beaunier, sous le titre de *Compagnie du Chemin de fer*, sont autorisés à établir un chemin de fer de la Loire au pont de l'Ane, sur la rivière de Furens, par le territoire houiller de Saint-Etienne;

2. La compagnie du chemin de fer sera tenue de se conformer à la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. A cet effet, le projet de la direction de ce chemin de fer sera remis au préfet du département, qui le transmettra à notre directeur-général des ponts-et-chaussées et des mines, avec son avis. Ce projet sera soumis à notre approbation par notre ministre de l'intérieur.

3. Lorsque la direction du chemin de fer aura été approuvée, la compagnie fera lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi du 8 mars 1810. Les autres formalités prescrites par cette loi seront pareillement observées.

4. Partout où le chemin de fer coupera des routes royales ou départementales et chemins vicinaux, la compagnie

(1) *Voyez* Appendice n° 1.

établira, à ses frais, des moyens sûrs et faciles de traverser ce chemin, soit au-dessus, soit au-dessous. Les projets de travaux à faire pour cet objet seront soumis à l'approbation du directeur-général des ponts-et-chaussées. — A défaut, par la compagnie, d'exécuter les travaux qui auront été jugés nécessaires aux points d'intersection des routes royales, départementales ou vicinales, pour assurer ou faciliter la circulation, ces ouvrages seront mis publiquement en adjudication, et, à défaut d'adjudicataires, seront exécutés en régie sous la direction des ingénieurs des ponts-et-chaussées. La compagnie sera tenue d'en payer la dépense au vu des états dressés par les ingénieurs, approuvés et rendus exécutoires par le préfet. — Il sera pris par le préfet de la Loire les mesures nécessaires pour la conservation ou pour l'établissement des chemins d'exploitation que le passage du chemin de fer à travers les propriétés que la compagnie est autorisée à acquérir, rendra nécessaires.

5. Dans le cas où le Gouvernement autoriserait la construction de routes ou chemins vicinaux ou canaux qui couperaient le chemin de fer, toutes dispositions convenables seront faites pour la conservation de ce chemin; mais les dommages que la compagnie pourrait éprouver pendant l'exécution des travaux, à raison de la suspension des transports, ne pourront donner lieu de sa part à aucune demande en indemnités. — La compagnie ne pourra pareillement réclamer aucune indemnité dans le cas où le Gouvernement autoriserait par la suite la construction de canaux ou d'autres chemins de fer propres au transport de la houille ou autres marchandises, soit de la Loire au Rhône, soit sur tout autre point.

6. Si, après avoir entrepris le chemin de fer, la compagnie ne le terminait pas entre les deux points ci-dessus désignés, ou si, après l'avoir terminé, elle l'abandonnait et renonçait à le faire valoir, soit par elle-même, soit par d'autres, les terrains acquis par la compagnie pour sa construction seraient restitués à leurs anciens propriétaires ou à leurs ayants droit, s'ils l'exigeaient, à charge par eux d'en payer la va-

leur telle qu'elle serait réglée à l'amiable ou par les tribunaux, en cas de contestation. — Le délai fixé à la compagnie pour l'établissement du chemin de fer est de cinq ans; elle perdra le droit de l'établir dans le cas où elle ne l'aurait pas terminé dans ce délai, à moins qu'elle n'en soit empêchée par force majeure dûment constatée.

7. Pour s'indemniser des frais de construction et d'entretien dudit chemin, des frais d'entretien de ses voitures, et tous autres qu'elle sera dans le cas de faire pour le transport des houilles et marchandises qui lui seront confiées, la compagnie est autorisée à percevoir à perpétuité, sur le chemin de fer, un droit d'un centime quatre-vingt six centièmes de centimes par mille mètres de distance et par hectolitre de houille ou de coak. — Le droit sera le même pour le transport de cinquante kilogrammes de matières et marchandises de toute sorte et par mille mètres de distance. — La perception de ce droit se fera sur la remonte comme sur la descente du chemin, et par distance de mille mètres parcourus ou à parcourir sur le chemin de fer, sans égard aux fractions: ainsi mille mètres entamés se paieront comme s'ils avaient été parcourus entièrement. — Au moyen du paiement du droit fixé par le présent article, la compagnie du chemin de fer sera tenue d'exécuter constamment, avec exactitude et célérité, et sans pouvoir en aucun cas les refuser, tous les transports qui lui seront confiés, à ses frais et par ses propres moyens. — Toutes les contestations qui pourraient naître pour cessation ou retard de transport, seront soumises au conseil de préfecture.

8. Aussitôt que le chemin de fer pourra être mis en activité, notre préfet de la Loire soumettra à notre ministre de l'intérieur un projet de réglement qui établira l'ordre de chargement, transport et déchargement des marchandises.

9. Les terrains qu'occupera le chemin de fer seront imposés comme les terrains occupés par les canaux, conformément à la loi du 5 floréal an XI (25 avril 1803) (1),

(1) *Voyez* Appendice n° 1.

en déduction du contingent des communes qu'il traversera.

10. La compagnie du chemin de fer tiendra constamment la présente ordonnance affichée à la porte de ses magasins et bureaux, et dans les lieux les plus apparents.

Ordonnance du 30 *juin* 1824 qui approuve les plan et tracé du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire.

Ordonnance du 9 *août* 1840 qui autorise une modification du tracé au passage des Courbes d'Avernay.

Approbation de la société anonyme. — 21 *juillet* 1824.

Louis, etc. — Vu notre ordonnance du 26 février 1823, qui a autorisé les sieurs Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet, Bricogne et Beaunier, à établir un chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire; — Vu les articles 31 à 37, 40 et 45 du Code de commerce (1); — Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art 1er. La société anonyme formée à Paris entre les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, pour l'exécution et l'exploitation de ce chemin, est autorisée, sous le nom de *Compagnie du Chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire,* à la charge par les sieurs Boigues, Milleret, Hochet et Bricogne, lesquels ont déclaré se porter fort pour les héritiers du sieur Lur-Saluces, titulaire avec eux de la concession dudit chemin de fer, de garantir la société anonyme de toute prétention et recherche de la part des héritiers dudit concessionnaire. Les statuts sont approuvés tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, les 3 et 4 juin 1824, par-devant Maine-Glatigny et son confrère, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation

(1) *Voyez* Appendice n° 1.

en cas de non exécution ou violation des statuts, sans préjudice des droits et des dommages-intérêts des tiers.

3. La société sera tenue d'adresser, tous les six mois, un extrait de son état de situation au préfet du département de la Loire et un au greffe du tribunal de commerce de Saint-Etienne ; pareil extrait sera remis à notre ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur.

Société du Chemin de fer.— Par-devant Me Maine-Glatigny et son collègue, notaires à Paris, soussignés, ont comparu, etc. — Lesquels ont exposé ce qui suit : — Par ordonnance royale, en date du 26 février 1823, les sus-nommés ont été autorisés, conjointement avec M. de Lur-Saluces, depuis décédé, à établir un chemin de fer de la Loire au pont de l'Ane, près St-Etienne. — Par acte passé devant Me Glatigny, l'un des notaires soussignés, et son collègue, les 3 et 4 novembre 1823, enregistré, les comparants, qui avaient le projet de former une société anonyme pour l'exécution de cette entreprise, ont arrêté entre eux les statuts de leur association, afin de les soumettre à l'approbation royale; mais depuis ils ont reconnu qu'il était convenable et utile de faire subir à ces statuts différentes modifications. — Et leur intention étant toujours de former, sauf l'approbation du Roi, une société anonyme pour l'exécution de l'entreprise du chemin de fer de la Loire au pont de l'Ane, les comparants ont réglé et arrêté les statuts de leur association de la manière suivante :

Art. 1er. Les soussignés se constituent en société anonyme pour l'exécution du chemin de fer de la Loire au pont de l'Ane, près Saint-Etienne, autorisé par l'ordonnance royale du 26 février 1823.

2. La société sera dénommée *Compagnie du Chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire.*

3. Le domicile de la société sera à Saint-Etienne, chez son directeur.

4. La société est formée pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 26 février 1823, date de l'ordonnance royale d'autorisation du chemin, sauf renouvellement. — Le capital

social sera formé d'un million effectif, représenté par deux cents actions de cinq mille francs chacune. — Outre ces deux cents actions, il est créé huit actions gratuites, sans mise de fonds, représentatives des frais et dépenses, des droits et salaires d'inventeur et ingénieur-constructeur, lesquelles huit actions seront concédées comme il sera réglé ci-après. (Art. 37.) — Tout appel de fonds sur les actions est interdit.

6. Les dénommés en tête du présent souscriront pour le nombre d'actions ci-après dont ils s'engagent à fournir les fonds.

MM.	Boigues et fils, trente actions, ci. . . .	30 actions
	Bricogne aîné, trente actions, ci. . . .	30
	Hochet, seize actions. . . . . ci. . . .	16
	Milleret, trente actions. . . . . ci. . . .	30
	Beaunier, dix actions. . . . . ci. . . .	10
	Ensemble, cent seize actions. . ci. . . .	116

Les quatre-vingt-quatre actions restantes seront distribuées entre les propriétaires, les exploitants de houille, les négociants, et tous autres intéressés aux succès de l'entreprise qui désireront y prendre part : elles seront payées, soit par le prix librement consenti, ou constaté à dire d'experts, des terrains nécessaires à la construction du chemin; soit par le versement en numéraire de leur montant. — Au besoin MM. Boigues et fils, Bricogne et Milleret, prennent l'engagement de fournir les fonds nécessaires au complément des deux cents actions créées.

7. Les proportions et les époques des versements seront déterminées par le conseil d'administration; ils devront être effectués sur l'avis qui en sera donné aux actionnaires par le directeur.— A défaut de versement aux époques fixées, l'actionnaire en retard sera débiteur des intérêts sur le pied de six pour cent. — Si le retard se prolonge au delà de trois mois, l'actionnaire sera censé avoir renoncé à son action; sa déchéance pourra être prononcée par une délibération du conseil d'administration, et l'action sera vendue, par le

ministère de l'agent de change de la compagnie, pour le compte de l'actionnaire déchu.

8. Pour tout versement effectué, il sera délivré des promesses d'actions qui seront remplacées par des actions définitives, lors du dernier versement complétant la somme de cinq mille francs.

9. Les actions seront nominatives jusqu'à l'achèvement entier du chemin de fer; mais, après la mise en activité dudit chemin, les actions pourront être mises au porteur, au choix et sur la demande du propriétaire. — Les promesses d'actions et les actions seront signées par deux administrateurs et le directeur.

10. Les actions jouiront, à partir de l'achèvement du chemin de fer et de sa mise en activité, d'un intérêt de cinq pour cent, payable par semestre.

11. Sur les bénéfices excédant les intérêts à cinq pour cent, un dixième au moins sera mis en réserve pour subvenir aux accidents imprévus et aux améliorations à faire au chemin et à ses dépendances; le surplus des bénéfices sera réparti en dividendes entre les deux cent huit actions. Tous les cinq ans, le montant de la réserve reconnue excéder les besoins sera réparti en dividendes extraordinaires.

12. La compagnie est représentée, régie et administrée par une assemblée générale, un conseil d'administration et un directeur.

13. Une assemblée générale aura lieu tous les ans, sur la convocation faite un mois à l'avance par le conseil d'administration, par lettres au domicile de chaque actionnaire, et par insertion aux journaux judiciaires des départements de la Seine, du Rhône et de la Loire.

14. L'assemblée générale délibère à la majorité des voix des actionnaires présents, et ses délibérations engagent les absents.—Pour être membre de l'assemblée générale, il faut être propriétaire au moins de trois actions. Les actionnaires absents, propriétaires de trois actions, pourront se faire représenter par un actionnaire également propriétaire de trois actions. —Les voix se comptent par trois actions; cependant

un actionnaire, quel que soit le nombre de ses actions, ne peut réunir et représenter plus de trois voix.—Les membres de l'assemblée générale recevront cinq jetons de présence.

15. L'assemblée générale nomme les administrateurs, les suppléants et le directeur. Elle entend les rapports du conseil d'administration sur la situation de la compagnie, sur les travaux faits et à faire, sur les inventaires et états de situation, sur les comptes des recettes et dépenses rendus par des agents comptables, et sur le compte administratif présenté par le directeur. — Elle approuve les rapports et arrête les comptes sus-énoncés; elle prononce sur les questions qui lui sont soumises par le conseil d'administration. — Aucun changement ne pourra être fait aux présents statuts, après qu'ils auront obtenu l'approbation royale, que par délibération de l'assemblée générale, qui devra être également soumise à l'approbation du roi.

16. La première assemblée générale sera convoquée à Paris dans les trois mois qui suivront la date de l'ordonnance royale approbative des statuts. Les assemblées générales suivantes seront convoquées annuellement à Paris ou à Saint-Etienne, ainsi qu'il aura été réglé par l'assemblée générale précédente. L'assemblée générale pourra être convoquée extraordinairement à la réquisition d'actionnaires propriétaires de la moitié, plus une, des actions.

17. Le conseil d'administration est composé de cinq administrateurs et du directeur. Il délibère à la majorité des membres présents.—La présence de trois administrateurs au moins, sans y comprendre le directeur, est nécessaire pour former une délibération.—Le conseil d'administration s'assemblera au moins une fois par mois.

18. Il sera adjoint au conseil d'administration deux suppléants qui seront convoqués et auront droit d'assister à toutes les séances avec voix consultative; ils prendront voix délibérative en cas d'absence d'un ou de plusieurs membres.

19. Chaque administrateur et suppléant devra posséder au moins six actions nominatives; il cessera d'être administra-

teur, s'il cesse de posséder le nombre d'actions requis. — Les fonctions d'administrateur et de suppléant sont gratuites, sauf les jetons de présence.

20. Les cinq administrateurs et les deux suppléants seront nommés par l'assemblée générale, à la majorité des voix.

21. La durée de leurs fonctions sera de cinq ans, de telle manière cependant qu'il sorte et qu'il soit élu un administrateur tous les ans; ils pourront être définitivement réélus.

22. En cas de décès ou de retraite d'un administrateur ou suppléant avant la cessation de ses fonctions; il y sera pourvu provisoirement par le conseil d'administration jusqu'à la plus prochaine assemblée générale.

23. Le conseil d'administration, propose la nomination du directeur à l'assemblée générale. Il le remplace provisoirement jusqu'à la plus prochaine assemblée générale. — Il choisit le banquier et l'agent de change de la compagnie. — Il commissionne les agents comptables et les remplace sur les propositions du directeur. — Il choisit, sur les mêmes propositions, les correspondants, les entrepreneurs et les principaux agents et employés de la compagnie et fixe leurs émoluments ou les crédits à leur accorder.

24. Le conseil d'administration, sur les propositions du directeur, arrête les plans et approuve les devis; il autorise les travaux et les dépenses; il approuve les marchés et les adjudications au-dessus de mille francs, ainsi que les traités, les baux et les transactions; il détermine les approvisionnements à faire, le nombre de chariots à construire et de chevaux à acheter et à entretenir pour le service du chemin; il surveille les recettes et les dépenses, et généralement toutes les parties du service, comme il le juge convenable.

25. Le conseil d'administration détermine les appels de fonds à faire jusqu'à concurrence du capital de chaque action : il prononce la déchéance des actionnaires en cas de retard; il constate et arrête chaque année l'inventaire effectif et la situation générale et réelle de la compagnie; il juge les comptes des agents comptables; il prononce sur le compte

administratif du directeur. — Il reconnaît les produits et bénéfices, et il fixe, en conséquence, les dividendes à répartir aux actionnaires et la somme à mettre en réserve, dont il détermine le placement ou l'emploi. — Il présente à l'assemblée générale un rapport sur la situation de la compagnie, en y joignant les inventaires, les états de situation et les comptes rendus par les divers agents.

26. L'ordonnance royale du 26 février 1823 ayant autorisé nominativement les sus-nommés à construire ledit chemin de fer en acceptant leurs soumission et engagement du 5 mai 1821, et la compagnie étant alors formée par eux seuls, ils composent provisoirement le conseil d'administration. — Pour compléter le conseil, ils choisiront, pour cette fois seulement, le cinquième administrateur et les deux suppléants. Les fonctions des uns et des autres dureront jusqu'à la prochaine assemblée générale, qui devra nommer définitivement les administrateurs et les suppléants.

27. Le directeur du chemin de fer sera nommé par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, sa révocation ne pourra être prononcée que dans les mêmes formes. — Il devra être propriétaire de quatre actions; la durée de ses fonctions sera de cinq années; il pourra être réélu indéfiniment.

28. Le directeur du chemin de fer prépare et soumet au conseil d'administration les projets et les plans, les devis et les marchés et adjudications, les traités, les transactions, et généralement tous les actes pour lesquels l'autorisation du conseil d'administration est requise. (Art. 24.)

29. Le directeur suit, au nom de la compagnie, les traités pour achats des terrains nécessaires à la construction du chemin de fer. Il signe valablement, audit nom, les contrats pour achats desdits terrains.

30. Le directeur conclut et signe valablement tout marché de mille francs, et moindres sommes; il en rend compte au conseil d'administration. Pour les marchés de sommes supérieures à mille francs, pour les traités et transactions, l'autorisation préalable ou l'approbation du conseil d'admi-

nistration est requise pour engager la compagnie, hors le cas exprimé en l'article précédent. (Art. 29.)

31. Le directeur ordonne et fait exécuter, conformément aux décisions du conseil d'administration, les travaux et constructions. — Il choisit les ouvriers, et il nomme les employés dont le conseil d'administration ne s'est pas réservé la nomination; il détermine leurs fonctions et travaux, et propose la fixation de leurs appointements et salaires.

32. Il fait tenir les registres, les écritures et la comptabilité de la compagnie en parties doubles; il fait régler les comptes avec les correspondants; il fait faire les recettes et dépenses de la compagnie par des agents comptables, commissionnés, sur sa proposition, par le conseil d'administration.

33. Le directeur surveille les agents comptables; il vérifie et soumet avec ses observations, au conseil d'administration, les comptes des recettes et dépenses, appuyés des pièces justificatives, les inventaires, les bilans et états de situation dressés par les agents comptables; il y joint son compte administratif et son rapport général sur la gestion de l'entreprise et la situation de la compagnie.

34. Il signe la correspondance relative à l'exécution et à la gestion de l'entreprise en tout ce qui concerne ses attributions.

35. Les agents comptables font les recettes et les dépenses, tiennent les écritures et les comptes de la compagnie. Ils donnent bonne et valable décharge des droits perçus sur le chemin de fer; les autres actes de leur gestion doivent être soumis au visa du directeur.

36. Nonobstant ce qui est réglé pour la direction aux articles 27 et suivants, M. Beaunier, l'un des fondateurs dénommés ci-dessus, est chargé de diriger la construction du chemin de fer. — La durée de ses fonctions sera pour le terme de la construction du chemin de fer et pendant une année, à partir du jour de sa mise en activité.

37. Pour prix de ses études, de ses voyages, de ses projets, plans, modèles, devis, et de ses travaux de toute nature, jusqu'à l'entière confection et la mise en activité du

chemin de fer, huit actions de cinq mille francs, sans mise de fonds, sont concédées à M. Beaunier, sur les deux cent huit actions formant le fonds social. — A partir du jour qui sera fixé par le conseil d'administration pour la mise en activité du chemin de fer, ces huit actions porteront intérêt, et auront droit aux dividendes et aux réserves ainsi et de la même manière que les deux cents autres actions. — Aucune de ces huit actions ne sera définitivement acquise qu'après que le chemin de fer aura été mis en activité, et ne pourra être aliénée tant que M. Beaunier sera directeur. — En cas de décès de M. Beaunier, ou d'empêchement par force majeure, il y aura lieu à arbitrage pour la fixation de la part qui lui serait acquise dans ces mêmes actions en raison de l'avancement des travaux.

38. M. Beaunier jouira, en outre, comme directeur de l'administration, d'un traitement annuel de quatre mille francs.

39. En cas de maladie ou d'empêchement momentané de M. Beaunier, il pourra se faire remplacer par un fondé de pouvoir qui agira sous sa responsabilité, tant qu'il n'aura pas été agréé par le conseil d'administration.

40. En cas de contestations entre les actionnaires et la compagnie, et entre les actionnaires entre eux, elles seront jugées par deux arbitres nommés amiablement ou d'office, lesquels en choisiront un troisième pour juger ensemble souverainement et sans appel ni recours en cassation, les parties renonçant expressément au bénéfice du Code de commerce.

41. Dans le cas seulement où les revenus du chemin de fer ne suffiraient pas à son entretien et à ses dépenses d'administration, la dissolution de la compagnie pourra être prononcée par l'assemblée générale, qui nommera des commissaires liquidateurs. — Cette décision ne pourra être prise qu'à la réquisition d'actionnaires propriétaires de la moitié, plus une, des actions. — La dissolution aura également lieu dans le cas prévu par l'art. 6 de l'ordonnance du 26 février 1823; la liquidation de la société sera alors opérée dans la forme indiquée ci-dessus.

12. L'acte de société des 3 et 4 novembre 1823, ci-devant énoncé, est et demeurera comme nul et non avenu.

Ordonnance du 19 *avril* 1826 qui approuve une délibération de l'assemblée générale ayant pour objet l'émission de 50 nouvelles actions de 5,000 fr. chacune.

CHEMIN DE FER DE S^T-ÉTIENNE A LYON,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE SUR ADJUDICATION A PERPÉTUITÉ.

Concession. — 7 juin 1826.

CHARLES, etc. Vu l'article 3 de la loi de finances, du 13 juin 1825, qui renouvelle l'autorisation conférée au Gouvernement par la loi du 4 mai 1802 (1), d'établir des droits de péage pour subvenir aux frais des ponts, écluses et autres ouvrages d'art, à la charge de l'État, des départements et des communes; — Vu le procès-verbal de l'adjudication passé le 27 mars dernier par notre ministre secrétaire d'État de l'interieur, pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, par Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors; — Vu le mémoire imprimé au nom des propriétaires du canal de Givors, lesquels prétendent que le chemin de fer est inutile, et demandent une indemnité dans le cas où l'établissement de ce chemin serait autorisé; — Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. L'adjudication passée le 27 mars dernier par notre ministre-secrétaire d'État de l'intérieur, pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, par Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors, est approuvée; en conséquence, les sieurs Seguin frères, E. Biot et compagnie, sont et demeurent définitivement concessionnaires dudit

(1) *Voyez* Appendice n° 1.

chemin de fer, moyennant le rabais exprimé dans leur soumission, et sous les clauses et conditions énoncées au cahier des charges.

2. Le cahier des charges, le procès-verbal d'adjudication et la soumission resteront annexés à la présente ordonnance.

3. Les sieurs Séguin, E. Biot et compagnie, se conformeront aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810, relatives aux expropriations pour cause d'utilité publique; à cet effet, le projet de la direction de ce chemin sera remis au préfet du département, qui le transmettra à notre directeur-général des ponts-et-chaussées avec son avis; ce projet sera soumis à notre approbation par notre ministre secrétaire d'État du département de l'intérieur.

4. Lorsque la direction du chemin de fer aura été approuvée, les concessionnaires feront lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi du 8 mars 1810, et les autres formalités prescrites par cette loi seront également observées.

Cahier des Charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1er janvier 1832, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, par Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors. Ce chemin offrira une double voie sur tout son développement, excepté, toutefois, sur les points où les difficultés du passage pourront forcer à n'adopter qu'une voie unique. — La compagnie se conformera aux dispositions du tracé, dont elle fera faire les études à ses frais, et dont elle sera tenue de soumettre les projets à l'approbation de l'administration. Ces projets devront être fournis, au plus tard, le 1er janvier 1827. — Dans aucun cas, elle n'aura droit de se prévaloir du montant de la dépense pour réclamer aucune indemnité quelconque.

2. Elle contracte, en outre, l'obligation spéciale d'établir à ses frais des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin

de fer dans les endroits où les communications qui existent actuellement seront coupées par ce chemin, et d'assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait suspendu ou modifié par les ouvrages dépendant de cette entreprise. — Si ce chemin de fer rencontre des cours d'eau navigables, la compagnie sera tenue de prendre les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation n'éprouve ni interruption ni entrave par le fait des travaux, et qu'il puisse se continuer après, comme il avait lieu avant ces travaux.

3. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et ses dépendances, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie sur ses propres deniers. La compagnie est mise aux droits du Gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation, conformément aux lois sur la matière, dans le cas où elle ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires. — Elle aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

4. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômages, modification ou destruction d'usine, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payés par la compagnie.

5. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment tenus en bon état; les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, demeureront entièrement à la charge de la compagnie.

6. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents, et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin, le Gouvernement lui concède à perpétuité l'autorisation de percevoir, pour pour tous frais quelconques, le droit qui sera déterminé par l'adjudication. — Ce droit sera perçu, à la remonte comme à la descente, pour mille kilogrammes de marchan-

dises et par distance de mille mètres, sans égard aux fractions de distance; ainsi, mille mètres entamés seront payés comme s'ils avaient été parcourus. — La présente concession sera dévolue à la compagnie qui consentira au plus fort rabais sur le *maximum* de ce droit, fixé à 15 centimes par mille kilogrammes de marchandises et par distance de mille mètres. — Au moyen du paiement du droit tel qu'il sera réglé définitivement par l'adjudication, le concessionnaire sera tenu d'exécuter constamment et avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, et sans pouvoir en aucun cas le refuser, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

7. Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir construit et terminé le chemin de fer dans le délai fixé par l'article 1er, ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle que le quart au moins de la longueur du chemin soit exécuté au bout des deux premières années qui suivront l'approbation définitive du tracé, et le tiers au moins à l'expiration de la troisième année, elle encourra la déchéance, et une adjudication nouvelle sera passée sur la mise à prix des terrains acquis et payés, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés. La compagnie évincée recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura déterminée pour ces terrains, ouvrages et matériaux. — Le cautionnement, s'il n'est pas encore restitué conformément à la clause qui sera énoncée plus bas, restera acquis à l'État à titre de dommages et intérêts. — La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cessation des travaux et les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

8. La compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées dans le présent cahier de charges.

9. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départe-

mentales ou vicinales, ou de canaux qui traverseraient le chemin de fer, toutes dispositions convenables seront prises pour la conservation de ce chemin; mais les dommages qui, pendant la durée des travaux, pourraient résulter pour la compagnie de la difficulté ou de la suspension momentanée des transports, ne pourront donner lieu de sa part à aucune demande en indemnité, pourvu néanmoins que, chaque fois qu'il y aura lieu à suspension, elle n'excède pas le terme de vingt-quatre heures. — Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de routes, de canaux, de chemins de fer dirigés de Saint-Etienne sur Lyon ou sur le Rhône, ne pourra également fournir la matière d'une demande en indemnité.

10. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances, et la cote en sera calculée, comme pour les canaux, dans les proportions assignées aux terres de première qualité. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

11. La compagnie s'oblige à doubler, dans le mois qui suivra l'adjudication, le dépôt préalable de 400,000 francs, qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner. Si, à l'expiration du mois, elle n'a pas rempli cette obligation, l'adjudication sera réputée nulle et non-avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts. — Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites par le dépôt lui-même, et l'un et l'autre ne seront rendus que lorsque la compagnie aura terminé au moins le quart de la longueur entière du chemin.

12. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre la compagnie et les particuliers qui lui livreraient des objets à ransporter, resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires. — Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et la compagnie sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, elles seront jugées

administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf le recours au conseil d'État.

13. Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

14. La concession ne sera valable et définitive qu'après que l'adjudication aura été homologuée par une ordonnance royale.

Soumission.

Je soussigné, Seguin frères, Edouard Biot et compagnie, ayant élu domicile à Paris; — Après avoir pris connaissance du cahier des charges, approuvé le 4 février par S. Exc. le ministre de l'intérieur, pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, par Rive-de-Gier et Givors, m'engage à exécuter ce chemin à mes frais, risques et périls, et à me conformer à toutes les clauses et conditions exprimées audit cahier de charges, et consens, en outre, que le *maximum* du prix, fixé à 15 centimes pour le transport de mille kilogrammes de marchandises, par mille mètres de distance, soit réduit de 52 millièmes. — Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme de 400,000 francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Approbation de la société anonyme. — *7 mars* 1827.

Charles, etc. Vu les articles 29 à 37, 40, 43 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La société anonyme dite *du Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon*, établie à Paris, est autorisée. Ses statuts, consignés dans l'acte social du 6 mars 1827, passé pardevant Beaudesson et son collègue, notaires à Paris, lequel restera annexé à la présente ordonnance, sont approuvés, le tout sauf la réserve portée dans les articles suivants.

2. Notre autorisation de la société anonyme et notre approbation de ses statuts sont accordées pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de ce jour; toutefois, sans dérogation aux droits des intéressés dans la propriété perpétuelle du chemin de fer, telle qu'elle résulte de notre ordonnance du 7 juin 1826, et sans préjudice des effets, en ce qui concerne lesdits intéressés, de leurs conventions pour l'usage de ces droits.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation aux préfets de la Seine, du Rhône et de la Loire, aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Lyon et Saint-Etienne, aux chambres de commerce de Paris et de Lyon. Copie du même acte sera adressée à notre ministre de l'intérieur.

Statuts. — Par-devant Me Beaudesson et Me Defresne, son collègue, notaires à Paris, soussignés, sont comparus, MM...., etc. — Lesquels ont dit et fait ce qui suit : — Le Gouvernement ayant annoncé l'intention de faire exécuter un chemin de fer de Saint-Etienne, Givors et Lyon, et d'adjuger, par concurrence publique, la confection de cette entreprise, ainsi que la concession à perpétuité dudit chemin et du droit de transporter par cette voie toute espèce de marchandises, moyennant un péage dont le taux serait fixé par l'adjudication, et sous certaines conditions obligatoires d'exécution énoncées dans le cahier des charges, MM. Seguin et Edouard Biot conçurent le projet de faire cette entreprise en société, et invitèrent les autres signataires du présent acte à se réunir à eux, tant pour obtenir la concession que pour fournir le cautionnement exigé par le Gouvernement, dont moitié devait être versée avant l'adjudication, et pour assurer les fonds que nécessiterait l'entreprise, sous la condition d'apporter à la société ladite concession. — Tous les comparants et intéressés susdits, s'étant entendus et ayant réglé les bases de leurs conventions entre eux, firent, le 25 mars 1826, à la caisse des dépôts et consignations à Paris, le dépôt préa-

lable de la moitié du cautionnement exigé, en douze mille francs de rente trois pour cent, au capital intégral de quatre cent mille francs, représentant ladite moitié de cautionnement; et MM. Seguin et Edouard Biot furent autorisés par les autres intéressés à faire la soumission au taux qu'ils jugeraient convenable, sous la raison Seguin frères, Edouard Biot et compagnie. — La soumission de MM. Seguin frères, Edouard Biot et compagnie ayant été agréée, ils sont restés adjudicataires du chemin de fer de Saint-Etienne à Givors et Lyon, avec le droit de percevoir, à perpétuité, neuf centimes huit millièmes pour le transport sur cette route de chaque poids de mille kilogrammes et chaque distance de mille mètres (le cours de l'argent, au 1er juillet 1826, étant à deux cent dix-huit francs quatre-vingt-neuf centimes le kilogramme, au titre de mille millièmes de fin.) — En conséquence, la seconde moitié du cautionnement voulu, composée de pareils douze mille francs de rente trois pour cent, au capital intégral de quatre cent mille francs, a été versée à la caisse des dépôts et consignations, au nom des comparants, le 25 avril, aussi de 1826. — Enfin, par un premier acte reçu par ledit Me Beaudesson, notaire à Paris, soussigné, qui en a la minute, et Me Defresne, son collègue, le 24 avril 1826, enregistré, les statuts de la société convenus entre les comparants et les intéressés sus-nommés, pour l'exécution et l'exploitation dudit chemin de fer et de la concession, avaient été rédigés conformément aux bases arrêtées entre eux, comme il vient d'être rappelé; expédition duquel acte a été soumise à son Exc. le ministre de l'intérieur, à l'effet d'obtenir l'ordonnance royale d'approbation de la société.—D'après les observations de Son Excellence, les comparants et intéressés susdits, modifiant ce premier acte, ont définitivement arrêté de la manière suivante les statuts de leur société.

Titre I. *Fondation et but de la société.* — **Art. 1er.** La société pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Saint-Etienne à Givors et Lyon, est formée de MM. Seguin frères et Edouard Biot, Alexis de Noailles, Boulard aîné,

Garcias, Humblot-Conté, Bodin, Thénard, Palais, Brisson, Jean-Baptiste Biot, Boulard jeune, Comynet, Félix Biot, Millières, Armand, Samuel Bernard, de Rumigny et Roard de Clichy; tous en qualité de concessionnaires fondateurs, et, à ce titre, faisant l'apport à la société de la concession à eux adjugée pour le chemin de fer de Saint-Etienne à Givors et Lyon, sous le nom de Seguin frères, Edouard Biot et compagnie.

2. Feront partie de la société toutes personnes qui ont traité ou traiteraient avec les comparants de tout ou partie des actions qu'ils ont prises en totalité entre eux, à titre de concessionnaires-fondateurs, dans la proportion indiquée art. 8. — Ces personnes ou cessionnaires seront, par le seul fait de la transmission qui leur sera faite de ces actions, obligés d'en verser les fonds aux époques ci-après déterminées, et d'exécuter toutes les conditions contenues au présent acte, comme les fondateurs l'auraient fait eux-mêmes.

3. La société est anonyme, sauf l'approbation et autorisation du Gouvernement.

4. Elle prend le titre de *Compagnie du Chemin de fer de Saint-Etienne à Givors et Lyon.*

5. Cette société est, comme la concession, faite à perpétuité. — Elle a commencé le 1er juillet 1826, date de l'ordonnance royale d'approbation de la concession du chemin de fer.

6. Le siége de la société est établi à Paris; néanmoins, cinq ans après la confection du chemin de fer, il pourra être transporté à Lyon, si l'assemblée générale le trouve convenable. — Cette décision devra être prise à la majorité des deux tiers des voix.

TITRE II. *Fonds social.* — 7. Le capital de la société se compose : 1° d'une somme de dix millions de francs, représentée par deux mille actions de cinq mille francs chacune, et fournie dans les proportions ci-dessous établies par les souscripteurs de ces actions, lesquelles s'appelleront *actions de capital,* et dont le produit sera employé par la compagnie à la

confection du chemin de fer, ainsi que du matériel nécessaire à son exploitation; — 2° De la concession du chemin de fer et de son droit d'exploitation, accordés à perpétuité par le Gouvernement, apportés à la société, comme il est dit article 1er, et lui appartenant en vertu des soumission et adjudication de ladite entreprise, faites au nom et au profit de la société, sous le nom de MM. Seguin, Edouard Biot et compagnie, suivant le procès-verbal desdites adjudication et concession, dressé par Son Exc. le ministre de l'intérieur, le 27 mars 1826.

8. Les deux mille actions sont prises par les soussignés, dans la proportion suivante, etc.

9. Il a été convenu que le versement du montant des actions de capital s'effectuerait par dixième. — Le premier dixième a été fourni par les concessionnaires-fondateurs, partie en rentes trois pour cent, qui ont, par leur réunion, formé le cautionnement exigé par le Gouvernement, et qui ont été admises à compte dudit premier dixième, au cours de soixante-cinq francs, et partie, c'est-à-dire le surplus, en espèces. — Etant ici énoncé pour ordre que les parties de rentes trois pour cent fournies par chac[illegible] pour son contingent ont été d'abord mises au nom de Me Beaudesson, comme notaire de la société, et par lui transférées à la caisse des dépôts et consignations; savoir : douze mille francs de rente le 25 mars 1826, et douze autres mille francs de rente le 25 avril de la même année; ce qui a fait ensemble vingt-quatre mille francs de rente trois pour cent, représentant les huit cent mille francs de cautionnement exigé. Au moyen de quoi les vingt-quatre mille francs de rente appartiennent à la société, en faveur de laquelle toutes déclarations et formalités nécessaires pour la reconnaissance de son droit de propriété par la caisse des dépôts et consignations seront ultérieurement faites et remplies. — Quant aux neuf autres dixièmes du montant desdites actions, ils devront être versés, savoir : — le premier, formant le second dixième, dans le courant de mars 1827; — le second, dans le courant de juin suivant; — le troisième, en décembre,

même année; — le quatrième, dans le courant de juin 1828; — le cinquième, en décembre suivant; — le sixième, en juin 1829; — le septième, en décembre, même année; — le huitième, en juin 1830; — et le neuvième, formant le dixième et dernier versement, dans le courant de décembre de ladite année 1830.

10. Dans le cas où la marche des travaux ne rendrait pas nécessaire, aux époques ci-dessus fixées, le versement des fonds, le conseil d'administration, dont il sera question titre VII, aura la faculté de retarder le versement de chaque dixième, en prévenant les actionnaires de ce retard au moins un mois d'avance, et indiquant la nouvelle époque à laquelle devra être effectué le versement ainsi retardé. — Si un tel avis n'est pas donné aux actionnaires par le conseil, ils devront se tenir pour avertis que le versement est exigé aux époques ci-dessus fixées.

11. Nul ne sera tenu de faire de versement de fonds au delà du montant de l'action ou des actions qui lui appartiendront, et tout autre appel de fonds est interdit.

12. Le mode et le lieu des versements sont réglés par le conseil d'administration.

TITRE III. *Mode d'emploi du fonds social à la construction du chemin de fer. Attribution de la direction des travaux à MM. Seguin et Edouard Biot, leurs engagements envers la société.* — **13.** MM. Seguin frères et Edouard Biot ont seuls l'entière direction et conduite tant des travaux de confection et établissement du chemin de fer, objet de la société, que de toutes les opérations qui s'y rattachent. Ils s'obligent, en conséquence et sous la responsabilité de tous, à donner à l'exécution de ces opérations, en tant qu'elle dépend de leur fait personnel, tout le temps qu'elle exigera, et l'un d'eux au moins devra s'en occuper continuellement et exclusivement, le tout sans aucun prélèvement, honoraire ni rétribution personnelle en faveur d'aucun d'eux.

14. Ils pourront agir conjointement et séparément, ainsi qu'ils le régleront entre eux; mais, dans tous les cas et toujours, sous la responsabilité de tous.

15. Les demandes et reçus de fonds devront toujours être signés par deux au moins d'entre eux.

16. Pendant l'exécution des travaux, MM. Seguin frères et Edouard Biot seront tenus de remettre, chaque semestre, au conseil d'administration, le compte des recettes et dépenses qu'ils auront faites et le tableau des travaux exécutés. Ils devront y joindre l'aperçu des dépenses patentes à faire dans le semestre qui suivra.

17. Le complément du premier dixième du capital social et le montant du second seront mis à la disposition de MM. Seguin frères et Edouard Biot, sur leurs simples demandes; ensuite le conseil d'administration pourra ne mettre à leur disposition le troisième dixième qu'après la justification de l'emploi du premier; le quatrième qu'après l'emploi justifié du second; et ainsi de suite pour les autres dixièmes successivement.

18. Pendant tout le temps que durera la confection des travaux et jusqu'à la livraison du chemin de fer, MM. Seguin frères et Edouard Biot devront être propriétaires au moins de trente actions de capital, lesquelles seront déposées dans la caisse de la société, pour garantie d'autant de l'accomplissement de leurs engagements. — Ces actions (et avant leur délivrance, leurs titres provisoires) seront considérées, de condition sociale et jusqu'à la réception du chemin de fer, comme un cautionnement fourni par eux à la société; et pour en assurer l'effet, le transfert en sera fait à la compagnie par MM. Seguin frères et Edouard Biot, avec mention qu'elles représentent ledit cautionnement. — Après la réception du chemin de fer, ces trente actions seront remises à la libre disposition de MM. Seguin frères et Edouard Biot, sur l'ordre du conseil d'administration, qui réglera le mode de leur en refaire le transfert.

19. Dans le cas où, par suite de décès, MM. Seguin frères et Edouard Biot se trouveraient réduits au nombre de deux personnes seulement, ils seront tenus de s'adjoindre, à leurs frais, pour la conduite de l'entreprise, une personne de plus, qui devra être agréée par le conseil d'administration.

TITRE IV. *Nature des actions.* — 20. Il y a deux espèces d'actions, formant deux séries distinctes : les unes sont dites actions de capital, les autres actions d'industrie.

21. Les actions de capital se délivrent aux bailleurs de fonds contre leurs espèces, sauf ce qui sera dit, à cet égard, article 33. — Elles sont, comme on l'a vu ci-dessus, au nombre de deux mille, chacune de la valeur de cinq mille francs, payables par dixième. (Articles 7 et 9.)

22. Ces actions donnent droit à un intérêt de quatre pour cent par année, sans retenue, qui ne pourra toutefois être prélevé que sur les produits du chemin de fer, sauf ce qui est réglé article 79 pour le temps de l'exécution des travaux. — Ces intérêts se paieront aux premier janvier et juillet de chaque année. Chaque action a, de plus, droit à la deux millième partie de la moitié des bénéfices nets de la société, déterminés selon ce qui sera prescrit plus bas, article 83.

23. Les actions d'industrie, considérées collectivement, représentent l'autre moitié des bénéfices nets de la société; définis par l'article 83. — Elles sont dévolues, jusqu'à concurrence de quinze pour cent de leur nombre, à MM. les concessionnaires-fondateurs comparants ou représentés au présent acte, lesquels y ont chacun un droit de propriété proportionnel à la portion du cautionnement qu'ils ont versée, et ce comme prix des risques particuliers auxquels ils s'exposaient en avançant le cautionnement et souscrivant toutes les actions à une époque où le taux de la soumission n'était pas connu. — Le surplus desdites actions d'industrie, montant à quatre-vingt-cinq pour cent de leur nombre, est dévolu à MM. Seguin frères et Edouard Biot, comme auteurs du projet du chemin de fer et comme prix de l'industrie qu'ils apporteront à sa confection.

24. Pour rendre exécutable le partage précédent, il sera formé, en tout, quatre cents actions d'industrie, dont chacune donnera droit à la quatre centième partie de la moitié des bénéfices nets; sur ce nombre d'actions, soixante sont affectées aux fondateurs et trois cent quarante à MM. Seguin frères et Edouard Biot.

25. Les actions, soit de capital, soit d'industrie, sont indivisibles; les unes et les autres, en certaines proportions fixées plus bas, donnent droit d'entrée et de suffrage dans l'assemblée générale des actionnaires; mais elles n'y sont admises qu'autant qu'elles sont représentées indivises, soit par possession, soit par procuration; de sorte que toute action dont la propriété est divisée ne peut être prise en considération dans les délibérations, ni ne peut retarder, en aucun cas, la décision de l'assemblée générale.

26. En cas de décès d'un actionnaire, sa personne se continue dans celle de ses héritiers, qui sont tenus de désigner celui d'entre eux qui, durant l'indivision de l'héritage, devra représenter l'actionnaire décédé.

27. Les soixante actions d'industrie dévolues collectivement aux fondateurs, ne formant pas un nombre susceptible d'être divisé exactement entre eux dans les proportions suivant lesquelles ils ont individuellement contribué au cautionnement, il sera seulement délivré à chaque fondateur celles de ces actions qui entreront pour un nombre entier dans la part individuelle à laquelle il a droit, et la fraction excédante sera inscrite sur les registres de la société, comme appartenant audit fondateur, pour qu'il lui en soit tenu compte dans les dividendes; un extrait dudit registre sera remis à l'ayant droit; et ce cas sera le seul dans lequel la société aura égard, même par ses écritures, à des fractions d'action. Ces fractions d'action pourront, dans la suite, être réunies par transaction entre les possesseurs pour ne plus être divisées; mais elles seront elles-mêmes indivisibles, soit par succession, soit par vente, de sorte que les articles 25 et 26 leur seront applicables, comme aux actions entières.

28. Les actions, soit de capital, soit d'industrie, sont extraites d'un registre à souche affecté à chacune de ces deux séries; elles indiquent la série et le numéro d'ordre; elles portent la signature de deux membres du conseil d'administration.

29. Les actions sont nominatives ou au porteur, et chaque

actionnaire peut, à volonté, demander la transmutation de ses actions d'une de ces formes dans l'autre.

30. Les héritiers ou ayants cause d'un actionnaire ne pourront, en raison de son décès, procéder, en aucun cas, vis-à-vis de la société par voie d'apposition de scellés ou d'opposition, ni exiger aucun inventaire ou provoquer aucune licitation des objets et biens appartenant à la société.

31. La transmission d'une action, soit de capital, soit d'industrie, emporte toujours, à l'égard de la société, la cession des réserves acquises jusqu'au moment où elle a lieu et celle du semestre courant du dividende résultant du partage des bénéfices nets. — La transmission d'une action de capital emporte en outre la cession du semestre courant des intérêts du capital versé jusqu'alors qui y sont affectés.

32. Dans le cas où un actionnaire n'effectuerait pas les versements du premier ou d'un subséquent dixième aux époques fixées par les articles 9 et 10, la société, après une simple mise en demeure, aura le droit, pour le contraindre à l'exécution de son engagement, de faire vendre, au cours, les actions dont les versements seraient en retard, et ce, hors la présence du retardataire, et sans qu'il soit besoin de l'appeler; ce retardataire sera passible de la différence, si la vente se fait moyennant une somme inférieure à ce dont il sera redevable; dans le cas contraire, il aura droit à la plus-value qui en sera resultée.

33. Les actions de capital ne seront délivrées qu'après le versement total de leur montant. Jusque là il ne sera délivré que des promesses d'actions nominatives, suivant la forme et le mode que le conseil d'administration déterminera.

34. Les soixante actions d'industrie dévolues collectivement aux fondateurs leur seront délivrées immédiatement, avec les restrictions spécifiées article 27, attendu que leur droit se trouve acquis par le fait des engagements qu'ils ont contractés, comme il est dit article 23.

35. Quant aux trois cent quarante actions d'industrie dévolues à MM. Seguin frères et Edouard Biot, elles ne leur

seront delivrées qu'après l'entier achèvement, la réception et la mise en perception du chemin de fer.

Titre V. *Organisation de la société.* — 36. La société est représentée, dans les différents cas prévus ci-après, par l'assemblée générale de ses actionnaires et par un conseil d'administration.

Titre VI. *De l'assemblée générale.* — 37. L'assemblée générale se compose de la réunion de tous les actionnaires, tant d'industrie que de capital, satisfaisant aux conditions ci-après fixées.

38. Pendant la confection des travaux et jusqu'à la livraison totale du chemin de fer, il y aura une assemblée générale par an : elle aura lieu de plein droit le 20 décembre de chaque année, ou le lendemain, si ce jour était férié.— L'assemblée se tiendra au domicile de la société, ou dans un local indiqué à ce domicile par le conseil d'administration.

39. Après la confection du chemin, il y aura deux assemblées générales par an ; aux 20 décembre et 20 juin, ou le lendemain, si l'un de ces jours était férié. Ces assemblées auront lieu de plein droit et sans convocation à domicile, si ce n'est pour la première fois. Il en sera seulement donné avis, à deux reprises, dans les journaux : la première fois, un mois avant l'époque de l'assemblée, la seconde huit jours plus tard. Les assemblées se tiendront au domicile de la société, ou dans le local indiqué à ce domicile par le conseil d'administration.

40. Pour faire partie de l'assemblée générale comme actionnaire de capital, il faudra posséder au moins une des actions de cette série et représenter au moins cinq de ces actions, tant par les siennes propres que par celles d'autres actionnaires dont on aurait le pouvoir spécial ; par cela seul qu'on sera porteur du titre, on sera considéré comme fondé de pouvoir.

41. La réunion de cinq actions de capital, comme propriétaire ou comme mandataire, donne droit à une voix ; celle de dix actions, à deux voix ; celle de vingt actions ou davantage, à trois voix, mais jamais à un plus grand nombre.

42. Pour faire partie de l'assemblée générale comme ac-

tionnaire d'industrie, il faudra posséder au moins une des actions de cette série et représenter au moins deux actions de la même série, tant par les siennes propres que par celles d'actionnaires dont on aurait le pouvoir spécial : il suffira d'être porteur du titre pour être considéré comme fondé de pouvoir.

43. La réunion de deux actions d'industrie, soit comme propriétaire soit comme mandataire, donne droit à une voix ; — de quatre, à deux voix ; — de huit ou davantage, à trois voix, mais jamais à un plus grand nombre.

44. Les actions d'industrie ne commenceront à exercer leurs droits de suffrage qu'après la livraison au public et la mise en perception du chemin de fer.

45. L'assemblée générale est présidée par celui de ses membres qui est propriétaire du plus grand nombre d'actions ; et, à nombre égal, par le doyen d'âge. — En cas de refus de l'actionnaire ainsi appelé à la présidence, elle est déférée par l'assemblée.

46. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents.

47. L'assemblée ne peut délibérer si au moins la majorité plus une des actions qui doivent y exercer leur suffrage, n'y est pas représentée par leurs propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs.

48. Cependant, si une première assemblée restait inhabile à délibérer, faute d'un nombre suffisant des membres présents, il en sera convoqué une seconde, à un mois d'intervalle, en la forme prescrite pour les assemblées extraordinaires ; et cette seconde assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actions qui y sera représenté.

49. Des assemblées générales extraordinaires seront convoquées toutes les fois qu'il sera jugé nécessaire, soit par les membres du conseil d'administration, soit par les censeurs, soit même par une portion d'actionnaires, pourvu que, dans ce dernier cas, ils représentent collectivement au moins un dixième de toutes les actions. Les convocations seront faites par lettres adressées à domicile pour les actions nomina-

tives, et pour les actions au porteur par des insertions dans les journaux destinés aux annonces publiques, un mois au moins avant l'époque fixée pour la réunion. Dans le cas où l'assemblée extraordinaire aurait été convoquée sur la demande par écrit des actionnaires en nombre voulu, le conseil d'administration sera tenu d'en faire la convocation dans le délai d'un mois au plus tard, selon les formes ci-dessus prescrites.

50. Pendant les huit jours qui précéderont chaque assemblée générale ordinaire, ou chaque assemblée générale extraordinaire dûment convoquée en vertu de l'article précédent, chaque actionnaire pourra prendre connaissance, par lui-même, au siége de la société et sans déplacement, de tous registres et pièces pouvant servir à la reddition des comptes de gestion et d'administration.

51. Les attributions des assemblées générales, soit ordinaires, soit extraordinaires, sont les suivantes : — 1° Entendre et arrêter les comptes que le conseil d'administration devra leur rendre des travaux et de la situation des affaires de la société, du mouvement et de l'emploi des fonds versés par les actionnaires, des charges de l'entreprise, de ses produits et de ses résultats annuels ; — 2° Nommer les remplaçants des membres et suppléants qui, selon les réglements ci-après établis, doivent sortir périodiquement du conseil d'administration ; ceci, toutefois, seulement après la livraison du chemin de fer; le conseil ci-après désigné, composé de la totalité des concessionnaires-fondateurs, devant rester en exercice pendant toute la durée des travaux nécessaires à sa construction ; — 3° Prononcer sur les cas de toute nature qui leur seront soumis par le conseil d'administration, et qui ne seraient pas spécialement réglés par les statuts; comme aussi entendre et discuter les réclamations qni pourraient être élevées par quelques-uns des membres présents.

52. Jusqu'à l'époque de la livraison complète du chemin de fer, lorsque l'assemblée générale aura entendu les comptes du conseil d'administration, elle nommera dans son sein trois commissaires pour les examiner et en faire

leur rapport à l'assemblée générale suivante, ou, s'ils le jugent convenable, à une assemblée générale extraordinaire, spécialement convoquée pour cet objet par le conseil d'administration, dans le délai d'un mois, sur la réquisition par écrit des commissaires, ou au moins de deux d'entre eux, en cas de non-unanimité.

53. Après la confection des travaux, l'assemblée générale ne nommera plus de commissaires temporaires pour examiner les comptes du conseil d'administration ; ce mode de surveillance sera remplacé par le rapport que lui feront les censeurs attachés audit conseil, comme il sera réglé en l'article 57.

TITRE VII. *Du conseil d'administration.* — 54. Les affaires de la société sont gérées par un conseil d'administration dont la composition est fixée par les articles suivants.

55. Les comparants et leurs commettants sus-nommés, composant la totalité des concessionnaires-fondateurs, ayant tous le même intérêt, qui est la prompte confection et mise en perception du chemin de fer, et tous étant obligés à l'exécution des conditions imposées par le Gouvernement à la concession, forment le conseil d'administration pendant la durée des travaux. — Sont administrateurs titulaires : — MM. le comte Alexis de Noailles, — Boulard aîné, — Garcias, — Bodin, — Brisson, — Humblot-Conté, — Palais. — Sont administrateurs suppléants : — Pour M. de Noailles, M. de Rumigny ;—pour M. Boulard aîné, M. Boulard jeune ;— pour M. Garcias, M. Comynet ; — pour M. Bodin, M. Samuel Bernard ; — pour M. Brisson, M. Armand ; — pour M. Humblot-Conté, M. Thénard ; — et pour M. Palais, M. Millières. —Sont aussi administrateurs suppléants : — MM. Roard de Clichy, — Jean-Baptiste Biot, — Félix Biot, Seguin frères, Edouard Biot.

56. Tant qu'aucune partie du chemin de fer n'aura été mise en perception, les personnes ci-dessus désignées composeront à elles seules le conseil d'administration, soit comme membres soit comme suppléants ; mais si une partie seulement du chemin est terminée et mise en perception

avant l'achèvement total des travaux, MM. Seguin frères et Edouard Biot désigneront deux mandataires à leur choix, pour être adjoints au conseil d'administration comme représentant les actions industrielles. Ces deux mandataires n'auront voix consultative et délibérative que sur les objets qui concerneront les parties du chemin déjà mises en perception.

57. Lorsque le chemin de fer sera entièrement terminé et mis en perception, le conseil d'administration sera définitivement composé de neuf membres et de trois censeurs; sur les neuf membres, sept représenteront les actions de capital, et deux les actions d'industrie. Il y aura aussi neuf suppléants, dont sept pour le premier genre d'actions, et deux pour l'autre. Enfin, deux des censeurs appartiendront à la série de capital, et le troisième à la série d'industrie.

58. Chacun des membres du conseil d'administration, administrateur, suppléant ou censeur, faisant partie de la première série d'actions, devra être propriétaire de dix, au moins, de ces actions, et s'il ne se trouvait pas un nombre suffisant de possesseurs de ce nombre d'actions de capital, les choix seraient faits parmi les cinquante plus forts actionnaires de cette même série.

59. Après la première formation, chacun des administrateurs, suppléants et censeurs de la seconde série, devra être propriétaire de quatre actions d'industrie au moins; et à défaut de quatre personnes possédant cette qualité d'action d'industrie, les choix en seraient faits parmi les vingt plus forts actionnaires de cette série.

60. Les administrateurs titulaires ont seuls voix délibérative dans le conseil; les censeurs y ont voix consultative. — Les suppléants assistent aux séances du conseil d'administration, mais sans y avoir voix délibérative, si ce n'est en cas d'absence d'un administrateur titulaire, où, alors, son suppléant spécial le remplace. Si ce suppléant se trouve lui-même absent, il est remplacé par celui des autres suppléants présents le plus ancien en date d'inscription; à égalité d'ancienneté, par celui d'entre eux qui aura le plus

grand nombre d'actions; enfin, à égalité d'actions, par le doyen d'âge. — Ne pourront toutefois, MM. Seguin frères et Edouard Biot, prendre part aux délibérations avec voix délibérative, toutes les fois qu'il s'agira d'objets relatifs à leur gestion.

61. Si un administrateur titulaire vient à manquer par démission ou par décès avant l'entière confection des travaux, les membres restants du conseil d'administration lui choisiront, parmi les suppléants, un remplaçant qui siégera de même jusqu'à cette entière confection. Tant que le nombre des suppléants actuels ne sera pas inférieur à sept, il n'y aura pas lieu à la nomination d'un nouveau suppléant; dans le cas contraire, le conseil d'administration choisira un suppléant nouveau parmi les actionnaires. — Si le cas de démission ou de décès arrive après la livraison du chemin de fer, le remplacement s'opérera encore de la même manière; c'est-à-dire que le conseil d'administration nommera provisoirement à l'administrateur ou suppléant démis ou décédé, un successeur qui restera en fonctions jusqu'à l'époque de la première assemblée générale, qui pourvoira au remplacement définitif tant du titulaire que du suppléant. — Lorsqu'il s'agira d'un censeur, les deux autres censeurs pourvoiront de même à son remplacement provisoire jusqu'à la prochaine assemblée générale.

62. Après la confection du chemin de fer, le renouvellement du conseil d'administration s'opérera périodiquement, à raison de trois membres titulaires et de trois suppléants par année. Sur ce nombre de trois, deux seront pris dans la série des actionnaires de capital, un dans la série industrielle. Pour la première et seconde fois, l'ordre du départ sera réglé par la voie du sort entre les membres et suppléants de première formation. Plus tard, il sera réglé par l'ancienneté de nomination. — Les trois censeurs seront renouvelés tous les ans. — Tout membre sortant, administrateur, suppléant ou censeur, pourra être réélu.

63. Le conseil d'administration s'assemble dans le lieu choisi par lui pour le siége de la société; il règle lui-même

son mode de délibération; seulement, pour être valable, toute délibération exige le concours de quatre au moins des administrateurs ou suppléants, tant que le conseil ne sera composé que de sept titulaires; et celui de cinq membres au moins, aussi titulaires ou suppléants, lorsque le conseil aura été porté au nombre de neuf administrateurs. — En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante. — Tous les administrateurs, suppléants et censeurs assistant à la séance, reçoivent un jeton de présence.

64. Les délibérations du conseil d'administration sont inscrites sur un registre spécial, et signées par tous les membres qui y ont pris part. — Les censeurs peuvent consigner sur ce registre leurs observations, comme une annexe au procès-verbal des séances.

65. Durant la confection des travaux, le conseil nomme et choisit les employés et agents nécessaires pour ses propres opérations; il détermine le mode de réception des versements de fonds des actionnaires, le lieu où ils doivent être effectués, ainsi que les formes de la comptabilité. Il règle la forme des actions et promesses d'actions, ainsi que le mode de leur délivrance et transfert; il reçoit les comptes des fonds confiés à MM. Seguin frères et Edouard Biot, pour l'exécution des travaux, et en présente les résultats à l'assemblée générale; enfin, il règle l'emploi provisoire des fonds demeurés libres, de manière, toutefois, qu'ils ne cessent pas d'être disponibles au fur et à mesure des besoins.

66. Après que les opérations et travaux dont sont chargés MM. Seguin frères et Edouard Biot auront été accomplis, et que le chemin de fer sera en état d'être livré au commerce, le conseil d'administration réglera le mode de perception qui devra lui être appliqué, et désignera les ingénieurs et directeurs qui devront être indispensablement attachés à son exploitation; il déterminera alors le nombre et les qualités, fonctions, traitement et mode de responsabilité des employés nécessaires à l'entreprise. Il pourra, en tout temps, suspendre, destituer et remplacer tous employés et fonctionnaires qu'il aura nommés. — Néanmoins, à l'égard des agents supé-

rieurs, ce droit ne pourra être exercé qu'à la majorité des deux tiers des voix des administrateurs titulaires. — Le conseil rendra compte de toutes ses opérations à l'assemblée générale, lors de sa convocation périodique, réglée par les présents statuts.

67. Dès qu'une partie du chemin de fer sera mise en perception, le conseil exercera, quant à son exploitation, tous les droits exprimés aux articles précédents.

68. Le conseil d'administration fera dresser tous les ans, pour le 20 juin, un état de situation, et pour le 20 décembre un inventaire général et bilan de la société ; ces état, inventaire et bilan seront présentés aux assemblées générales de ces époques. Pendant la confection du chemin de fer, la partie de l'inventaire et bilan qui concernera les travaux du chemin sera dressée par les soins de MM. Seguin frères et Edouard Biot.

69. Le conseil règle le paiement périodique des intérêts dus aux actions de capital. — Il fixe le dividende des bénéfices nets à répartir entre elles et les actions d'industrie, ainsi que la retenue ou réserve à faire sur ces bénéfices, en conformité des articles respectifs des présents statuts.

70. Les censeurs, qui assistent à toutes les délibérations du conseil d'administration relatives à ces divers objets, peuvent prendre connaissance de tous les registres et écritures qui s'y rapportent. Ils en font, comme de toutes les autres parties de la gestion des administrateurs, un rapport spécial, qu'ils présentent à chaque assemblée, ou, dans le cas d'urgence, à une assemblée générale extraordinaire convoquée par eux.

71. Les actions et poursuites de la société sont exercées devant les tribunaux et autorités, au nom et à la diligence du conseil d'administration.

72. Les membres du conseil d'administration, soit titulaires, soit suppléants, soit censeurs, ne sont responsables que du mandat qu'ils ont reçu, et ne contractent, en raison de leurs fonctions, aucun engagement solidaire, ni même individuel, relativement aux obligations de la société.

73. Au conseil d'administration est attaché un conseil judiciaire, qui assiste aux délibérations avec voix consultative. Les membres en sont choisis par le conseil d'administration ; ils ont droit à un jeton de présence chaque fois qu'ils assistent à ses séances.

74. Les fonctions d'administrateur, de suppléant, de censeur, de membre du conseil judiciaire sont gratuites; toutefois, si le conseil d'administration jugeait à propos de faire faire par l'un d'eux un voyage sur les localités où se trouvera établi le chemin de fer, les frais de ce déplacement seront à la charge de la compagnie, et réglés, comme frais de gestion, par le conseil d'administration.

TITRE VIII. *Charges de la société. Manière de les acquitter. Fixation des bénéfices nets.* — 75. La société a deux sortes de charges à acquitter : — les unes sont fixes; — les autres sont variables.

76. Les charges fixes sont les impôts et les intérêts à quatre pour cent du capital, employé à la construction du chemin de fer, payables comme il est dit article 22. — Les charges variables sont les dépenses d'administration, de perception et d'entretien, pour la continuité du service auquel le chemin est destiné.

77. Le capital de l'entreprise, dans le sens de l'art. 84, se compose de toutes les sommes effectivement versées par les actionnaires de capital et employées à la confection des travaux ou au paiement des dépenses du conseil d'administion pendant leur durée.

78. Les intérêts des sommes fournies par chaque actionnaire courent à son profit, du premier jour du mois qui en a suivi le versement.

79. Tant que le chemin ne donnera pas de produits utiles, supérieurs aux dépenses de construction, les intérêts à quatre pour cent des sommes versées, devront être pris sur ces sommes mêmes, attendu que, d'après les devis approximatifs de MM. Seguin frères et Edouard Biot, les dépenses de construction et le service des intérêts, pendant la durée des travaux, ont été évalués à dix millions.

80. Si cependant la somme entière de dix millions devenait nécessaire pour l'entier achèvement des travaux, dans ce cas, pour assurer la disponibilité complète de cette somme, il sera créé un nouveau fonds de deux cents actions de capital, de cinq mille francs chacune, dont le montant sera spécialement et exclusivement affecté au remplacement des sommes qui auraient été employées au service desdits intérêts.

81. Ces actions supplémentaires seront de même forme et aux mêmes conditions que les actions primitives. — Leur émission successive sera délibérée en assemblée générale.— En cas d'émission de tout ou partie desdites actions, le droit de les prendre par préférence est réservé aux concessionnaires-fondateurs, qui, dès à présent, s'obligent, même au besoin, à prendre ces actions au pair, le tout dans la proportion du nombre de celles qui ont été primitivement souscrites par eux.

82. Les charges variables ou éventuelles se déterminent annuellement par le conseil d'administration. Elles ne peuvent comprendre sous le nom d'*entretien* que les dépenses nécessaires à la continuation actuelle du service. La présente disposition n'est pas applicable aux dépenses qui sont l'objet du titre IX et de l'article 85 ci-après.

83. Après que les charges fixes et les charges variables éventuelles, définies de la manière précédente, auront été prélevées sur les produits du chemin de fer, le reste composera les bénéfices nets de la société, lesquels devront être partagés par moitié à chaque série d'actions ; ce qui donnera un quatre-millième du total à chaque action de capital, et un huit-centième à chaque action d'industrie. — La distribution de ces dividendes se fera tous les six mois en même temps que le paiement des intérêts des actions de capital.

84. Lorsque la somme totale des bénéfices nets, calculée comme il est dit en l'article précédent, excédera six pour cent du capital employé dans l'entreprise, tel qu'il est défini par l'article 77, il sera prélevé un dixième des bénéfices excédants pour former un fonds de réserve. — Ce prélèvement

cessera quand le fonds de réserve s'élèvera à une somme égale au cinq pour cent du capital social; il recommencera jusqu'à la même limite, lorsque la réserve aura été employée en tout ou partie.

TITRE IX. *Construction nouvelle. Accroissement du matériel. Reconstruction de tout ou partie du chemin de fer.* — 85. Au cas où il serait jugé, soit convenable, soit nécessaire, à des époques éloignées et postérieures à la livraison du chemin de fer, d'accroître le matériel, ou de reconstruire tout ou partie du chemin, les dépenses à faire pour ces objets seront d'abord acquittées sur le fonds de réserve créé par l'article 84; en cas d'insuffisance de ce fonds, elles seront prélevées sur la portion de bénéfices nets excédants les six pour cent nécessaires pour donner aux actionnaires de capital, outre leur intérêt, tel qu'il est réglé dans l'article 22, trois pour cent de dividende, et pareils trois pour cent de dividende aux possesseurs d'actions d'industrie; et si l'excédant des bénéfices nets sur ces six pour cent de dividende était insuffisant pour les dépenses à faire, le surplus de la somme indispensable serait pris, par égale portion, sur le dividende des actionnaires de chaque série. — Les sommes ainsi prélevées sur les bénéfices ne seront pas considérées comme des augmentations du capital primitif, et par conséquent il n'en sera pas payé d'intérêt sur les produits ultérieurs. —L'assemblée générale décidera de la nécessité de ce prélèvement extraordinaire.

TITRE X. *Dissolution et liquidation de la société.* — 86. En cas de perte des trois quarts du capital social, la dissolution de la société devra nécessairement avoir lieu .— Cette dissolution pourra être demandée dans le cas de perte de la moitié de ce capital. Dans ce dernier cas la dissolution sera prononcée sur le rapport du conseil d'administration, des commissaires ou des censeurs, par l'assemblée générale des actionnaires de capital.

87. Dans cette assemblée générale, tout propriétaire d'une action aura une voix; — de cinq actions, deux voix; — de dix actions, trois voix; —de vingt-cinq actions, quatre voix;

de cinquante actions ou davantage, cinq voix ; — mais jamais un plus grand nombre.

88. Pour l'adoption de la dissolution, audit cas de perte de la moitié du capital, il faudra la majorité des suffrages, laquelle devra réunir au moins les trois quarts de toutes les actions de capital. — Dans tous les cas de dissolution, l'assemblée générale réglera le mode de liquidation de la société.

TITRE XI. *Cas d'arbitrage.* — 89. En cas de difficultés entre la société et MM. Seguin frères et Edouard Biot, ou entre les membres de la société avec elle-même, ces difficultés seront réglées par des arbitres nommés en nombre égal aux prétentions contraires.

90. Faute par les parties de nommer leurs arbitres, il y sera pourvu, à la requête de la partie la plus diligente, par le tribunal de commerce.

91. Les arbitres décideront comme amiables compositeurs, sans être astreints aux formes et délais de la procédure ; en cas de partage, s'ils ne s'accordent pas pour le choix d'un sur-arbitre, il sera nommé comme ci-dessus par le tribunal de commerce.

92. La sentence arbitrale sera souveraine, sans appel, pourvoi en cassation ni en requête civile.

TITRE XII. *Election de domicile.* — 93. Pour l'exécution des présentes, domicile est élu à Paris : — Pour MM. Seguin frères et Edouard Biot, en l'étude de Me Beaudesson, l'un des notaires soussignés, rue Montmartre, no 160, au coin de celle des Jeûneurs ; — Et pour tous les autres comparants et fondateurs, dans le local où sera fixé le siége de la société, où tout actionnaire, à ce seul titre, est censé avoir pareillement élu domicile.

TITRE XIII. *Dispositions accessoires.* — 94. Toutes les conventions précédentes ainsi réglées, sauf l'approbation du Gouvernement, MM. Seguin frères et Edouard Biot, voulant donner à MM. les actionnaires une garantie morale du succès futur de l'opération qui les réunit, et une preuve de la ferme et bonne opinion qu'ils ont de sa réussite, ont offert

spontanément à MM. les actionnaires et aux autres concessionnaires-fondateurs, de ne rien prélever des dividendes attachés à leurs trois cent quarante actions d'industrie, avant que la part des bénéfices nets dévolue aux actions de capital d'après les conditions de partage réglées par l'article 83, ne donne à chacune de ces actions un dividende de trois pour cent par chaque année, outre les quatre pour cent d'intérêt, réglés article 22; étant entendu que, lorsque les actions de capital se trouveront arriver ainsi à avoir sept pour cent en tout, MM. Seguin frères et Edouard Biot rentreront dans tous leurs droits de partage. — Cette proposition consignée dans l'article 94 des statuts qui sont l'objet de l'acte ci-devant énoncé du 24 avril 1826, reçu par ledit Me Beaudesson, notaire, est, en tant que de besoin, consentie et renouvelée par M. Charles Séguin, pour lui et MM. ses frères, ainsi que par le mandataire de M. Edouard Biot.—MM. de Noailles, Boulard, Garcias, et les autres concessionnaires-fondateurs, en renouvelant l'acceptation qu'ils ont déjà faite par l'acte sus-daté de la proposition de MM. Seguin frères et Edouard Biot, leur réitèrent avec empressement l'expression de la satisfaction que leur a fait éprouver cette proposition, qui est effectivement tout à fait en dehors et au delà des conventions primitivement acceptées entre les parties.— En conséquence, la proposition susdite de MM. Seguin frères et Edouard Biot devient une condition des présents statuts et une addition aux articles 23, 24 et 83.

95. Il reste expliqué par MM. Seguin frères et Edouard Biot, comme l'ont reconnu et reconnaissent les autres intéressés, que cette garantie ne subsistera pas à perpétuité. Il demeure au contraire convenu que son effet cessera après un intervalle de trente années, laps de temps beaucoup plus que suffisant pour que le sort de l'entreprise ait été connu et fixé. Il est également expliqué que, si des parties du chemin de fer pouvaient être livrées au commerce sans attendre qu'il fût achevé dans son entier, le prélèvement de trois pour cent de dividende annuel au delà de l'intérêt de quatre pour cent assuré aux actions de capital n'aurait lieu que dans la

proportion des capitaux employés à la confection de ces parties du chemin mises les premières en exploitation, et le partage des bénéfices nets s'en ferait d'ailleurs, sauf cette clause, conformément aux dispositions générales établies par les articles 23, 24 et 83 des présents statuts.

96. Si, pour obtenir l'ordonnance d'approbation des présents statuts, il devenait nécessaire d'y apporter quelques modifications, les concessionnaires-fondateurs seront convoqués par le conseil d'administration, et s'il se trouvait un nombre d'entre eux réuni, égal à la moitié plus un, ils auront le droit de consentir, au nom de tous, les modifications exigées au présent acte, en tant qu'elles n'altéreraient pas les bases fondamentales des statuts.

Ordonnance du 4 juillet 1827 qui approuve les plan et tracé.

Ordonnance du 7 octobre 1840 qui approuve diverses modifications au tracé.

Ordonnance qui autorise la compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à construire un pont fixe sur la Saône, à l'extrémité de la presqu'île Perrache. — 13 décembre 1829.

Charles, etc.; — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département de l'intérieur; — Vu les propositions de la compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, tendant à construire sur la Saône, à l'extrémité méridionale de la presqu'île Perrache, un pont fixe, propre au double service du chemin de fer et de la route royale, n° 88, de Lyon à Toulouse, au lieu et place du pont suspendu qu'elle a été autorisée à établir, pour le service de son chemin de fer, par notre ordonnance du 4 juillet 1827; le tout à ses frais, risques et périls, moyennant la concession d'un droit de péage à perpétuité sur la partie de ce pont destinée au passage public; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-

chaussées, du 2 août 1828, dans lequel il reconnaît la nécessité d'établir un seul pont pour les deux services, et demande une enquête locale pour déterminer la durée du péage à concéder et le tarif de ce péage; — Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Lyon du 27 août 1828, concluant à l'adoption d'un seul et même pont et à la concession, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, des droits de péage perçus au pont de la Mulatière, sauf modération dans quelques articles du tarif; — Vu la délibération du conseil général du département du Rhône, dans sa session de 1828, tendant à ce que, pour des motifs de sécurité publique, le pont du chemin de fer reste circonscrit dans sa spécialité, à ce que le pont de la Mulatière soit reconstruit séparément de ce dernier sur les fonds du Trésor, où, s'il y a nécessité, moyennant une concession de péage qui n'excède pas quarante ans; — Vu l'engagement souscrit par la compagnie, de faire remorquer les chariots sur le pont par des chevaux, dans le cas où l'usage de la machine à vapeur, qu'ils se proposent de perfectionner, motiverait la crainte de quelque danger; — Vu l'avis du préfet du Rhône, tendant à la réunion des deux services, à la concession d'un droit de péage pendant vingt-cinq ans, et à l'abandon, aux concessionnaires; des matériaux du pont de la Mulatière, dont la démolition aura lieu après l'achèvement du nouveau pont et de son ouverture; — Vu un second avis du 7 février 1829, dans lequel le conseil des ponts-et-chaussées propose de fixer à vingt-six ans la durée de la concession du péage; — Vu les observations de la compagnie, tendant à ce qu'une jouissance plus longue lui soit accordée; — Vu le rapport du directeur général des ponts-et-chaussées, du 30 juillet 1829, qui propose une durée de cinquante ans et l'adhésion de la compagnie concessionnaire à cette fixation; — Vu la délibération de la commission mixte des travaux publics, à laquelle ont adhéré nos ministres secrétaires d'État de la guerre et de l'intérieur, portant que la construction du pont peut être autorisée, mais sous la condition que, dans le cas où l'intérêt de la défense exigerait sa destruction, la compagnie n'aura aucune indem-

nité à réclamer; — Notre conseil d'État entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon est autorisée à construire, à ses frais, risques et périls, conformément à ses offres et au projet examiné par le conseil général des ponts-et-chaussées, un pont fixe sur la Saône, à l'extrémité de la presqu'île Perrache, propre au double service du chemin de fer et de la route royale, nº 88, de Lyon à Toulouse. Ce pont sera substitué au pont suspendu dont l'établissement avait été autorisé par notre ordonnance du 4 juillet 1827. Il sera établi dans les formes et dimensions indiquées sur les plans visés, *ne varietur*, par le secrétaire du conseil des ponts-et-chaussées, le 7 février 1829. Les dispositions indiquées sur un des plans par une feuille de retombe sont adoptées. — Le pont aura onze mètres de largeur mesuré entre les garde-corps, dont six mètres au milieu pour une voie charretière, trois mètres du côté d'amont pour la voie du chemin de fer, et deux mètres du côté d'aval, pour un trottoir destiné aux piétons. La hauteur du pavé de la voie charretière sera de neuf mètres quarante-six centimètres au-dessus de l'étiage. — Ce pont sera formé de huit travées de charpente, composées chacune de sept fermes en arbalétriers courbes, suivant le système des ponts de Serin et de Charles X, à Lyon; les piles et les culées seront en maçonnerie, les huit travées seront également espacées entre elles, et auront chacune dix-huit mètres soixante-quinze centimètres d'ouverture; ce qui portera le débouché des eaux à cinquante mètres entre les culées. Les piles auront trois mètres d'épaisseur au-dessous du cordon; elles seront terminées par des avant et arrière-becs demi circulaires, et revêtues, dans tout leur pourtour, en pierre de taille de Villebois, de 0m 50 c. d'épaisseur réduite. — L'épaisseur moyenne des culées sera de quatre mètres; elles seront parementées comme les piles. — Les parties supérieures des piles seront ajustées comme aux ponts de Serin et de Charles X, ainsi que l'indiquent les plans. — Les fondations des piles et culées seront établies dans des encaissements de pieux jointifs,

recepés et liernés à 0^m 57 au-dessous des fondations des culées du pont actuel de la Mulatière. Ces encaissements seront remplis intérieurement en mortier hydraulique, sur lequel seront assises les maçonneries, et ils seront garnis extérieurement par des enrochements, dont la surface supérieure sera à un mètre au-dessous de l'étiage. Les concessionnaires auront le droit de substituer à ce mode de fondation proposé par eux, soit un système de pieux et de caissons, soit un système de pieux avec grillage et plate-forme. — La flèche des arches en charpentes sera au plus du sixième de leur ouverture. — Dans aucun cas, la compagnie ne pourra s'appuyer sur les dispositions qui lui sont imposées ci-dessus pour décliner la responsabilité que fait peser sur elle l'entreprise dont elle se charge, attendu qu'en accédant à tout ce qui est prescrit, elle prend sous sa garantie toutes les conséquences de l'exécution.

2. Pour dédommager cette compagnie des dépenses qu'elle prend à sa charge et des obligations qui lui sont imposées, il lui est accordé pendant un laps de temps de *cinquante années,* à partir du jour de la réception provisoire du pont, la concession d'un droit de péage à percevoir sur la partie de ce pont réservée au public. Le tarif sera conforme à celui qui existe actuellement au pont de la Mulatière. Il lui est fait, en outre, l'abandon des matériaux dudit pont de la Mulatière, dont la démolition ne pourra avoir lieu qu'un an après l'ouverture du passage du nouveau pont.

3. La compagnie fera toutes les dispositions nécessaires pour que le service du chemin de fer, sur le pont, ne nuise en rien à la circulation et à la sûreté publique, sur la partie destinée à la communication de la route royale. Toutes les dépenses qu'entraîneront ces dispositions seront en tout temps à sa charge.

4. Tous les frais d'entretien, de réparations, et même, le cas échéant, de reconstruction du pont, seront à la charge de la compagnie pendant toute la durée de la concession du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. L'entretien consistera principalement : 1° à peindre les bois et les fers au moins

une fois tous les trois ans; 2° à renouveler les bois du plancher, lorsque la commodité ou la sûreté du passage pourra l'exiger; 3° à renouveler également toute pièce de fer ou de bois qui serait dans le cas d'être remplacée; 4° à maintenir en bon état les culées, les piliers et toutes les maçonneries; à y refaire enfin les joints dès qu'ils commenceront à se dégrader.

5. Si, par une cause quelconque, le chemin de fer cessait son service ou prenait une autre direction, la totalité du pont rentrerait dans le domaine public.

6. Dans le cas où l'intérêt de la défense du royaume exigerait la rupture du pont, la compagnie ne pourra prétendre à aucun dédommagement.

7. La compagnie est chargée de l'ajustement de la rive gauche de la Saône à l'aval du pont. Elle devra, en conséquence, présenter à l'administration un projet de musoir à exécuter à ses frais, au confluent des deux fleuves. Elle est chargée également de raccorder à ses frais le pont qu'elle construira, avec la route royale, n° 88, qu'il doit desservir.

8. La compagnie est substituée aux droits de l'administration pour l'acquisition des terrains nécessaires à ses travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 8 mars 1810; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des priviléges accordés aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par elle d'indemniser les propriétaires des terrains endommagés.

9. Toutes les charges et dépenses qui résulteront des mesures à prendre pour que le service de la navigation ne soit pas interrompu pendant la construction du pont, et par la suite pendant la durée des travaux d'entretien, seront supportées par la compagnie du chemin de fer.

10. Dans le cas où la circulation sur le pont serait interdite pour cause de travaux de réparation ou d'entretien, la compagnie sera tenue d'établir à ses frais, un passage provisoire à l'aide de bacs ou de bateaux, en nombre suffisant pour assurer le passage public.

11. Après la construction du pont, il sera procédé provi-

soirement à sa réception par le préfet du département du Rhône, assisté d'un inspecteur général ou divisionnaire des ponts-et-chaussées désigné à cet effet par le directeur général des ponts-et-chaussées. — La perception du péage ne pourra commencer qu'après cette réception provisoire, et le laps de temps assigné à la concession dudit péage, commencera à courir du jour même où cette perception aura commencé. — Il sera procédé à la réception définitive du pont, un an après sa réception provisoire, par le préfet et l'inspecteur général désignés ci-dessus ; et ce ne sera qu'après cette réception définitive que le pont de la Mulatière pourra être démoli.

12. La compagnie du chemin de fer sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration, pour tout ce qui concerne l'exécution des ouvrages et des obligations que lui impose la présente ordonnance.

13. Dans le cas où la compagnie du chemin de fer n'aurait pas livré le nouveau pont de la Mulatière au service public, dans un délai de trente mois, à dater de la notification de la présente ordonnance, il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux entrepris par elle, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et qui sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La somme offerte par l'adjudicataire sera remise aux concessionnaires évincés. Si l'adjudicataire s'engage purement et simplement à poursuivre les travaux et à les achever à ses frais, risques et périls, sans mettre, d'ailleurs, aucun prix à tout ce qui aura été fait avant son entrée dans l'entreprise, la compagnie déchue se retirera sans pouvoir exercer aucune prétention quelconque. — Enfin, si, au lieu d'offrir une somme d'argent, l'adjudicataire obtient le concours de l'État dans la dépense, la compagnie sera tenue de fournir la somme qui sera accordée à l'adjudicataire par suite du concours. — Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où la cessation

des travaux et les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

14. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et la compagnie du chemin de fer, sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions auxquelles cette dernière est assujettie, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État.

Ordonnance relative au tarif de la gare et du chemin de fer de la presqu'île Perrache, à Lyon. — Paris, le 5 *décembre* 1830.

Louis-Philippe, etc.; Vu l'ordonnance du 13 juin 1827, qui autorise la ville de Lyon à concéder aux sieurs Seguin frères une étendue d'environ deux cent quatre-vingt-trois mille mètres de terrain, situé dans la presqu'île Perrache, moyennant le prix principal de cent cinquante mille francs, et diverses autres clauses et conditions exprimées tant dans le traité passé entre eux et le maire de Lyon, le 31 mai 1826, et accepté par délibération du conseil municipal du 16 juin suivant, que dans la délibération du même conseil, en date du 6 avril 1827; — Vu l'acte passé en vertu de ladite ordonnance, le 30 décembre 1827, devant Dugeyt et son collègue, notaires à Lyon, acte par lequel les frères Séguin s'engagent à construire dans le terrain sus-indiqué, et dans le délai de six ans, une gare d'environ soixante-dix mille mètres de superficie, destinée à recevoir les bateaux et à faciliter le chargement et le déchargement des marchandises, sous condition que les frères Seguin auront seuls le droit d'établir sur les quais de francs-bords de ladite gare des grues et autres machines à poste fixe, dont le nombre et les emplacements seront déterminés par l'administration municipale, mais dont il sera facultatif au commerce d'user ou de ne pas user; et sous condition, pareillement, que les frères Seguin percevront seuls un droit d'attache sur les bateaux qui stationneront dans la

gare, le tarif applicable au stationnement et à l'usage des grues devant être réglé par une ordonnance royale sur la demande des frères Seguin, après communication de ladite demande à la chambre de commerce et délibération du conseil municipal; — Vu la demande des sieurs Seguin frères, adressée au maire de Lyon, en date du 29 septembre 1827, et tendant à ce que le tarif du double droit soit fixé, savoir: — Pour le stationnement dans la gare, par mètre carré de bateau et par jour d'occupation, à 35 millièmes, depuis le 1er novembre de chaque année jusqu'au 1er mars suivant, et à 27 millièmes, du 1er mars au 31 octobre; — Et pour l'usage des grues et machines, à 75 centimes pour cinq cents kilogrammes, ou 1 franc 50 centimes pour mille kilogrammes; — Vu la délibération de la chambre de commerce de Lyon, du 28 février 1828, qui propose de réduire ces taxes, savoir : — Pour le stationnement dans la gare, à demi-centime par mètre carré de bateau et par jour, en toute saison; — Et pour les grues et machines, à un franc par chaque millier de kilogrammes de marchandises; — Vu, sur la délibération précédente, le rapport du maire de Lyon, à la date du 21 mars suivant, ledit rapport concluant à porter le tarif, savoir : — Pour le stationnement dans la gare à deux centimes et demi par mètre carré de bateau et par jour, depuis le 1er novembre jusqu'au 1er février, et à deux centimes pour le reste de l'année; et pour l'usage des grues et machines, à 62 centimes et demi pour tout poids qui n'excéderait pas cinq cent quatre-vingt-dix-neuf kilogrammes, avec augmentation de 12 centimes et demi par chaque quintal métrique qui dépasserait le poids sus-indiqué; — Vu la nouvelle délibération de la chambre de commerce, du 10 avril 1828, qui déclare persister dans son avis du 28 février précédent; — Vu la délibération du conseil municipal, du 2 mai 1828, portant qu'il y a lieu de fixer le droit de stationnement dans la gare à un centime par jour et par mètre carré, en toute saison; — Et le droit d'usage des grues à un franc pour tout poids qui n'excéderait pas mille quatre-vingt-dix-neuf kilogr., avec une augmentation de dix centimes par

quintal métrique qui dépasserait le poids sus-indiqué ; —Vu, sur le tout, l'avis du préfet du Rhône du 17 octobre 1828, et celui du conseil des ponts-et-chaussées du 7 juillet suivant, portant que les bases présentées par la chambre de commerce de Lyon doivent être adoptées et qu'il convient de sanctionner les propositions de ladite chambre par une ordonnance royale ; — Vu les observations de la compagnie Seguin, des 5 mars 1828 et 27 juillet 1829 ; — Vu l'avis émis, le 21 avril 1830, par le comité de l'intérieur portant qu'en fixant le tarif de stationnement, il convient d'assurer une concurrence qui permette au commerce d'user ou de ne pas user de la gare, et qu' à cet effet le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, et qui aboutit à ladite gare, doit recevoir un embranchement conduisant à un point quelconque de la Saône et du Rhône :—Vu le rapport fait par le maire de Lyon au conseil municipal, le 11 juin 1830 ; —Vu la délibération du conseil municipal, en date du 16 juillet 1830, constatant que les deux compagnies du chemin de fer et de la gare ont pris l'engagement conditionnel de construire deux embranchements aboutissant l'un au Rhône et l'autre à la Saône, dans le cas où le tarif de stationnement gênerait le mouvement commercial ; ladite délibération faisant foi que la compagnie Seguin s'est engagée postérieurement, sans restriction ni réserve, à fournir gratuitement et à perpétuité le passage sur ses terrains pour les deux embranchements sus-indiqués ; c'est pourquoi le conseil municipal conclut à ce que les deux compagnies s'entendent pour construire ces deux embranchements à frais communs, si mieux elles n'aiment en charger exclusivement l'une d'elles ; — Vu l'avis approbatif du préfet de Lyon, en date du 26 juillet 1830 ; — Vu les observations des frères Seguin, en date du 20 avril 1830 ; — Considérant qu'il n'existe dans l'acte du 30 octobre 1827 aucune disposition de laquelle on puisse induire qu'attendu la modicité du prix de la vente des terrains, la ville aurait entendu, en traitant avec la compagnie Seguin, que les frais de premier établissement de la gare et des grues fussent considérés comme une dépense complémentaire du prix

d'acquisition des terrains; — Considérant que, d'après la diversité des bases de tarif présentées par les frères Seguin, par la chambre de commerce et par le conseil municipal de Lyon, il convient de donner la préférence aux propositions du conseil municipal qui forment à peu près la moyenne des deux autres; — Considérant, au surplus, que la fixation des tarifs cessera de pouvoir devenir dommageable au commerce dès l'instant où la construction d'un embranchement du chemin de fer suscitera une concurrence à la gare; — Considérant enfin que l'embranchement proposé pour conduire du chemin de fer au Rhône est d'un médiocre intérêt, soit à cause de la difficulté des chargements sur ce point du fleuve, soit parce que la grande majorité des chargements s'opère sur la Saône, d'où il suit que, pour atteindre le but indiqué, il suffit de prescrire la construction d'un embranchement conduisant du chemin de fer à la Saône; — Le conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Le tarif du droit d'attache des bateaux qui stationneront dans la gare de la compagnie Seguin, est fixé à 1 centime par mètre carré de bateau et par vingt-quatre heures d'occupation en toute saison; le jour commencé sera payé comme un jour entier.

2. Le tarif pour l'usage des grues et autres machines que cette compagnie est autorisée à placer sur les quais et au bord de la gare est fixé : — Pour tout poids qui n'excédera pas mille quatre-vingt-dix neuf kilogrammes, à 1 fr.; — de onze cents à onze cent quatre-vingt-dix-neuf kilogrammes, à 1 fr. 10 c.; — de douze cents à douze cent quatre-vingt-dix-neuf kilogrammes, à 1 fr. 20 c. — Et ainsi de suite, en augmentant de 10 centimes par cent kilogrammes.

3. Il sera libre en tout temps, aux propriétaires des bateaux, d'entrer dans la gare ou de stationner en dehors sur le Rhône ou sur la Saône, en se conformant aux réglements de police sur la matière.

4. La compagnie Seguin sera tenue de donner un numéro d'ordre à chaque bateau entrant dans la gare; elle les fera

décharger ou charger les uns après les autres par ordre de numéro, sans pouvoir, sous aucun prétexte, différer cette opération plus de cinq jours à partir du jour de l'entrée du bateau dans la gare. — Si le chargement ou le déchargement n'était pas effectué le cinquième jour, aucun droit ne sera payé pour le temps qui excéderait les cinq jours de stationnement, à moins que les propriétaires de bateaux ne demandent eux-mêmes à prolonger le stationnement de la gare après le chargement ou le déchargement, auquel cas le droit serait exigible pour toute la durée du séjour.

5. Il sera libre au commerce d'user ou de ne pas user des grues et machines à poste fixe que la compagnie Seguin est seule autorisée à construire sur les francs-bords et quais de la gare.

6. Dans les délais fixés pour la construction de la gare, la compagnie Seguin sera tenue d'établir et d'entretenir à ses frais ou de faire établir par la compagnie du chemin de fer un embranchement à une voie conduisant dudit chemin de fer à la Saône. — Cet embranchement partira du point marqué G sur le plan ci-annexé, et après avoir traversé les masses 97 et 89 dans la direction B,C,D,E, il aboutira au cours Rambaud, où il prendra par une courbe de raccordement une direction parallèle au cours de la Saône, dont il suivra le bord jusqu'à l'entrée du canal qui conduit de la Saône à la gare. — La compagnie Seguin ne pourra commencer la perception des tarifs autorisés par la présente ordonnance, pour l'usage de la gare et des grues, sans que la construction de l'embranchement du chemin de fer n'ait été achevée et livrée au commerce.

7. Le tarif réglé pour l'usage du chemin de fer sera applicable à l'embranchement aboutissant à la Saône.

Ordonnance qui fixe la direction du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, dans la presqu'île Perrache. — Le 27 avril 1831.

LOUIS-PHILIPPE, etc.—Vu le plan de distribution des terrains de la presqu'île Perrache à Lyon, et la feuille de retombe

annexée à ce plan, sur laquelle est indiquée la direction du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon ; — Vu les délibérations du conseil municipal de Lyon, des 12 mai et 12 décembre 1828 sur cette direction ; notre conseil d'État entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La direction du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, dans la presqu'île Perrache, est et demeure fixée conformément à la ligne rouge A, G, D, K, P, tracée sur le plan annexé à la présente ordonnance. — La distribution des terrains de la presqu'île sera, en conséquence, modifiée ainsi que l'indique la feuille de retombe, jointe à ce plan. — Néanmoins, les dispositions de notre ordonnance du 5 décembre 1830, qui ont prescrit l'établissement d'un embranchement du chemin de fer du point G à la Saône, et qui ont déterminé la direction de cet embranchement, sont maintenues.

Ordonnance relative aux droits de transport sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. — 16 septembre 1831.

Louis-Philippe, etc. —Vu l'ordonnance du 7 juin 1826, qui approuve l'adjudication passée le 27 mars de la même année, aux sieurs Seguin, Biot et compagnie, pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, moyennant la concession à perpétuité d'un droit de 0,098 sur les transports par mille kilogrammes, et par distance de mille mètres ; — Vu la demande des concessionnaires, tendant à ce que ce droit, à la remonte, soit porté à 13 centimes de Givors à Rive-de-Gier, et à 17 centimes de Rive-de-Gier à Saint-Etienne ; —Vu les délibérations, des conseils municipaux de Lyon, Givors, Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Saint-Etienne, sur cette demande ; — Vu les avis de la chambre de commerce de Lyon, et des chambres consultatives des arts et manufactures de Saint-Chamond et de Saint-Etienne ; — Vu les avis des préfets des départements de la Loire et du Rhône ; — Vu les rapports d'une commission spéciale formée pour l'examen de la demande de la compagnie ; — Vu l'a-

vis du conseil général des ponts-et-chaussées; — Considérant que la compagnie Seguin et Biot a engagé, dans l'entreprise du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, un capital de 10 millions, et que l'épuisement de son fonds social la met dans l'impossibilité de terminer ses travaux; — Considérant que les délais inévitables qu'entraînerait l'exécution des mesures prescrites par l'article 7 du cahier des charges, pour mettre en demeure la compagnie, prononcer, s'il y a lieu, sa déchéance et réaliser une adjudication nouvelle, retarderaient de plusieurs années l'achèvement d'une entreprise qui doit éminemment contribuer à la prospérité du pays, et dont il est si important de rapprocher le terme; — Considérant que, nonobstant l'augmentation de tarif sollicitée par la compagnie Seguin et Biot, le prix du transport des marchandises de Lyon à Saint-Etienne, par le chemin de fer, sera inférieur de plus de moitié à celui qu'on paie actuellement, et que l'avantage d'une aussi grande économie ne peut être mis en balance, ni avec la charge qui résulterait d'une augmentation de tarif, ni avec le retard qu'apporterait à l'achèvement du chemin de fer l'éviction de la compagnie Seguin et Biot; — Considérant que, malgré cette augmentation, le tarif n'atteindra pas encore celui qui était proposé par la compagnie qui a fait le rabais le plus considérable après celui de la compagnie adjudicataire; — Considérant que le plus grand mouvement commercial s'opère à la descente de Saint-Etienne à Lyon; que l'augmentation n'aura lieu qu'à la remonte, et même que sur une partie du trajet parcouru dans ce sens; que la ville de Saint-Etienne, placée à l'extrémité du chemin, et qui, par sa position, était la plus intéressée au maintien du tarif, a donné un avis favorable à sa modification, pourvu que le taux de treize centimes par mille kilogrammes et par mille mètres de distance pour la remonte de Rive-de-Gier à Saint-Etienne ne fût pas excédé; — Considérant, toutefois, qu'en accordant une augmentation de tarif nécessitée par les circonstances, il importe d'en restreindre la quotité dans de justes bornes, et d'en limiter la durée à un temps déterminé, passé lequel, une enquête

fera connaître si elle doit être maintenue ou retirée ; — Notre conseil d'État entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les droits de transport sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon sont fixés, jusqu'au 31 décembre 1841, à *douze centimes* pour la remonte de Givors à Rive-de-Gier, et à *treize centimes* pour la remonte de Rive-de-Gier à Saint-Etienne. — Les droits de transport pour la remonte de Lyon à Givors, et pour la descente de Saint-Etienne à Lyon, resteront fixés tels qu'ils l'ont été par l'ordonnance du 7 juin 1826.

2. La perception du nouveau tarif à la remonte de Givors à Saint-Etienne ne pourra commencer que du jour où il aura été constaté que le chemin de fer et son embranchement sur Saint-Chamond sont entièrement achevés et mis en pleine activité de service.

3. A l'expiration du délai fixé par l'article 1er, il sera statué définitivement, et dans la forme des réglements d'administration publique, sur le maintien des nouveaux droits, ou sur leur réduction au taux fixé par l'ordonnance du 7 juin 1826.

Arrêté ministériel qui proroge l'ordonnance du 16 *septembre* 1831 *relative au tarif.* — 2 *octobre* 1841.

Nous, ministre secrétaire d'Etat des travaux publics ; — Vu la demande à nous adressée, le 12 de ce mois, par la compagnie du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, et par laquelle cette compagnie sollicite le maintien de l'augmentation de tarif, à la remonte, qui lui a été accordée jusqu'au 1er janvier 1842, par l'ordonnance du 16 septembre 1831 ; — Vu ladite ordonnance ; — Vu la loi du 9 août 1839 ; — Vu, etc., etc., etc. ; — Considérant que dans l'état des difficultés qui existent entre la compagnie du chemin de fer et les exploitants des bassins de Rive-de-Gier et de Saint-Etienne, il n'est pas encore possible de statuer d'une manière définitive sur la question qui nous est déférée ; mais que, aux

termes de la loi précitée du 9 août 1839, nous pouvons prendre une décision provisoire; — Sur la proposition du sous-secrétaire d'État des travaux publics, — Nous avons arrêté et arrêtons ce qui suit:

ART. 1er Provisoirement, et jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné par la loi, le tarif à la remonte sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon demeure fixé, par tonne et par kilomètre, ainsi qu'il suit: — Entre Givors et Rive-de-Gier, à douze centimes; entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne, à treize centimes.

Arrêté du Préfet de la Loire. — 11 *septembre* 1829.

Le préfet du département de la Loire, — Vu l'ordonnance royale du 7 juin 1826, qui autorise MM. Seguin frères, Edouard Biot et Comp., à établir un chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon par Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors; — Vu le cahier des charges de l'adjudication de ce chemin; — Vu l'ordonnance royale du 4 juillet 1827, qui approuve le tracé du chemin susdit; — Vu spécialemenf l'article 2 de cette ordonnance, qui impose à la compagnie Seguin frères et Edouard Biot l'obligation de présenter des projets particuliers; — 1° Pour les points de chargement et de déchargement à St-Chamond et Rive-de-Gier; — 2° Pour le point de départ à Saint-Etienne; — 3° Pour la liaison du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon avec celui de Saint-Etienne à la Loire; — Vu les plans présentés en conséquence par la compagnie Seguin frères et Biot; — Vu la lettre de M. le conseiller d'État, directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, prescrivant que ces plans doivent être préalablement communiqués aux chambres consultatives de commerce de Saint-Chamond, de Saint-Etienne et de Rive-de-Gier; — Vu les demandes et observations des chambres consultatives de Saint-Etienne, de Saint-Chamond et du conseil municipal de Rive-de-Gier; — Vu le rapport préfectoral du 3 janvier 1829, et l'avis du même jour; — Vu la lettre de M. le directeur général des ponts-et chaussées et

des mines, en date du 8 avril 1829, indiquant les modifications et rectifications à faire subir aux plans visés plus haut et produits par MM. Seguin frères et Edouard Biot ; — Vu les nouveaux plans modifiés et rectifiés, transmis le 7 mai 1829 à M. le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines ; —Vu l'avis supplémentaire qui accompagnait l'envoi de ces nouveaux plans ; — Vu la lettre de M. le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, en date du 8 septembre 1829, renfermant une décision relative aux projets concernant les points de chargement et de déchargement du chemin de fer de Saint-Etienne, de Saint-Chamond et de Rivé-de-Gier, et fixant les points de départ et d'arrivée de ce même chemin ; —Arrête :

ART. 1er. Dans le cas où par la suite il deviendrait nécessaire de prolonger le *port sec* au point de départ de chargement et de déchargement de Saint-Etienne, la compagnie Seguin frères et Edouard Biot est autorisée à couvrir la branche du chemin de fer de St.-Etienne à la Loire, au point où cette branche est rencontrée par le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, et sur une longueur de vingt mètres, à charge par ladite compagnie Seguin frères et Edouard Biot de s'entendre avec celle du chemin de fer de la Loire, et de la dédommager s'il y a lieu. Dans tous les cas la hauteur du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, au-dessus du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, sera, ainsi qu'il a été convenu entre les deux compagnies, de *trois mètres cinquante centimètres* mesurés sous poutre, à partir de la surface du rail du chemin inférieur.

2. Les propriétaires bordant dans toute sa longueur le port sec de Saint-Etienne, auront la faculté d'y charger leurs marchandises sans être tenus de les transporter dans les magasins de la compagnie.

3. L'angle formé par l'axe des magasins de chargement de la Monta sera rectifié de manière à ce qu'il coupe à angle droit l'axe du chemin de fer.

4. La compagnie Seguin frères et Edouard Biot sera tenue d'établir, à ses frais, une ligne d'embranchement de la Monta

au Treuil, avec le chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, aussitôt que la compagnie Beaunier y aura donné son consentement, ou aura été reconnue ne pouvoir s'opposer à cette construction par les voies de droit, ou aura été désintéressée, s'il y a lieu, par la ville de Saint-Etienne dans l'intérêt de laquelle cette communication est faite. Indépendamment de ce nouveau raccordement, la compagnie Seguin frères et Edouard Biot demeure également obligée d'exécuter les travaux qu'elle-même a proposés par le plan visé, pour se rattacher au chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, au lieu du pont de l'Ane.

5. Il sera créé aux frais de la compagnie Seguin frères et Edouard Biot, parallèlement au point de chargement et de déchargement de Saint-Chamond et dans toute sa longueur, un chemin public de six mètres de largeur. L'entretien de ce chemin demeurera également à la charge de la compagnie.

6. Indépendamment du point de chargement et de déchargement proposé pour la ville de Rive-de-Gier, entre les Verchères et l'ouverture supérieure du percé d'Egarande, la compagnie Seguin frères et Edouard Biot sera tenue d'établir ainsi qu'elle en a pris l'engagement, à l'issue inférieure dudit percé du côté de Givors, un autre lieu de chargement et de déchargement faisant suite au premier. Ce second lieu de chargement sera dans le point déterminé par le plan du 29 mai 1829, et sa longueur, qui est fixée à 115 mètres suivant la proposition des concessionnaires, sera augmentée ultérieurement, si toutefois l'administration juge cette augmentation nécessaire aux besoins du commerce et de l'industrie.

7. La police, les droits et les conditions générales seront en tout les mêmes sur cette seconde partie du point de chargement et de déchargement de Rive-de-Gier, que sur les parties supérieures.

8. Tous les propriétaires ou directeurs d'établissements industriels ou agricoles et les établissements de mines, qui voudront s'embrancher sur un point quelconque des lieux de chargement et de déchargement, auront le droit de le

faire, quelle que soit la quotité des transports qu'ils pourront fournir annuellement au chemin de fer, et en jouissant d'ailleurs des mêmes avantages dont jouiront ceux qui chargeront ou déchargeront immédiatement sur lesdits lieux de chargement ou de déchargement.

9. La compagnie du chemin de fer sera toujours tenue de laisser charger et décharger sur toute la longueur des lieux de chargement ou de déchargement, et sur les points qui seront le plus à la convenance de chacun des propriétaires ou exploitants.

10. Les chargements et déchargements s'opéreront aux frais des propriétaires ou exploitants, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit qu'ils les fassent faire par les agents de la compagnie, au moyen d'arrangements particuliers avec elle.

11. Toutes les rues transversales, que les villes pourront faire ouvrir sur les points de chargement et de déchargement, les traverseront sans que la compagnie du chemin de fer puisse prétendre pour cela à aucune indemnité.

12. Il sera permis à tous les propriétaires, aux directeurs d'établissements industriels ou agricoles et d'exploitation, situés entre deux points de chargement et de déchargement, d'établir des embranchements sur le chemin de fer et d'y faire charger et décharger les produits et marchandises à l'exportation et à l'importation, sous la condition : 1° de fournir annuellement au chemin de fer une quotité de transports, équivalant au moins à *cinq mille tonnes ou à cinquante mille quintaux métriques*; 2° de payer la distance entière existant entre les deux points de chargement et de déchargement, entre lesquels l'embranchement se trouvera placé, comme si cette distance était réellement parcourue.

13. Le présent arrêté sera imprimé en placard aux frais de la compagnie Seguin frères et Edouard Biot, et affiché dans toutes les communes du département de la Loire, où passe le tracé du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon.

Une expédition officielle du même acte sera transmise à

la compagnie Seguin frères et Ed. Biot, ainsi qu'à M. le sous-préfet de Saint-Etienne, à M. l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et à M. le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines.

Avis émis par le conseil général des ponts-et-chaussées sur l'arrêté préfectoral du 11 *septembre* 1829.— *Adopté et rendu exécutoire par décision du ministre des travaux publics, en date du* 10 *avril* 1837.

Le conseil général des ponts-et-chaussées, considérant d'abord que les arrêtés préfectoraux des 11 septembre 1829 et 15 mars 1830 (l'arrêté du 15 mars est émané de M. le préfet du Rhône), n'ont pas encore reçu la sanction ministérielle;

Considérant que l'exécution bien ou mal entendue que ces arrêtés ont reçue de la part des parties intéressées, ne peut pas priver l'autorité supérieure du droit de contrôle qui lui appartient et qu'elle a le devoir d'exercer;

Est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'admettre à cet égard la fin de non-recevoir, déduite de ce que les arrêtés ayant été mis à exécution, leur sort ne pouvait plus dépendre d'une juridiction administrative supérieure.

Le conseil se livre ensuite à l'examen des divers articles dont se compose l'arrêté de M. le préfet de la Loire, du 11 septembre 1829.

Il pense que les articles 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10 et 11, peuvent recevoir l'approbation du ministre, en substituant, toutefois, dans l'article 11, aux mots: *toutes les rues transversales que des villes pourront faire ouvrir*, les mots suivants: *toutes les communications transversales légalement autorisées que les villes pourront faire ouvrir.*

Ce droit de passage, en effet, ne peut exister qu'autant que l'autorité a reconnu et déclaré l'utilité publique; et du moment que cette utilité publique est déclarée dans les formes légales, la compagnie, aux termes de l'article 9 de son cahier des charges, ne peut mettre aucun obstacle à l'ouverture des communications nouvelles.

Le conseil pense également, avec la commission dont il a entendu le rapport, qu'on ne peut obliger la compagnie à exécuter les dispositions de l'article 4. Elle était tenue de mettre son chemin en communication avec le chemin de la Loire. Cette communication existe au pont de l'Ane. On ne peut rien exiger de plus.

A l'égard des articles 8 et 12, le conseil, avant d'exprimer son opinion sur ces articles, croit nécessaire d'établir d'abord quelle est la véritable position de la compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Cette position diffère essentiellement de celle qui dérive des cahiers des charges, récemment adoptés par l'administration pour la concession des chemins de fer. Dans ces cahiers des charges, il est stipulé que la compagnie ne peut faire obstacle aux embranchements régulièrement autorisés, et que les wagons qui circuleront sur ces embranchements, pourront continuer leur route sur la ligne principale. A cet effet, le péage est divisé en deux parties, représentant l'une, le loyer du chemin; l'autre, les frais de traction. De semblables dispositions n'existent pas dans le cahier des charges du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. A l'époque où la concession a été faite, on ne supposait pas, en France du moins, la possibilité d'une libre circulation sur les chemins de fer; et la compagnie Seguin a été investie du monopole des transports sur son chemin. Cette condition peut être fâcheuse, mais elle existe: elle doit régir la question.

Il suit de là, qu'à moins de conventions particulières, auxquelles l'administration ne pourrait s'opposer qu'autant que les intérêts généraux placés sous sa protection auraient à en souffrir, il suit de là que les rails des chemins d'embranchements dirigés soit sur les ports secs, soit sur les points intermédiaires, ne peuvent se souder avec les rails de la compagnie;

Que les wagons qui n'appartiennent pas à la compagnie, ne peuvent circuler sur les chemins dont elle est concessionnaire;

Qu'enfin, la compagnie n'est pas obligée d'envoyer ses wagons sur les chemins d'embranchement;

Ceci posé, le conseil examine et discute successivement les articles 8 et 12.

L'article 8 est ainsi conçu :

« Tous propriétaires ou directeurs d'établissements indus-
» triels ou agricoles et les exploitants de mines qui vou-
» dront s'embrancher sur un point quelconque des lieux de
» chargement ou de déchargement, auront le droit de le
» faire, quelle que soit la quotité des transports qu'ils pour-
» ront fournir annuellement au chemin de fer et en jouis-
» sant, d'ailleurs, des mêmes avantages dont jouiront ceux
» qui chargeront et déchargeront immédiatement sur lesdits
» lieux de chargement et de déchargement. »

Les exploitants demandent le maintien de cet article, et prétendent qu'il entraîne pour la compagnie l'obligation d'envoyer ses wagons sur les embranchements pour aller chercher le charbon jusqu'aux puits où il est extrait.

La compagnie réclame, au contraire, l'annulation de ce même article : elle expose qu'on ne peut s'embrancher qu'en passant sur un terrain, et que consacrer cette disposition, ce serait prononcer contre elle une véritable expropriation.

Le conseil pense que ni l'une ni l'autre de ces deux prétentions n'est fondée.

Il est impossible que la compagnie du chemin de fer méconnaisse le droit d'accès sur les lieux de chargement et de déchargement, autrement dits ports secs. Un port sec est un lieu public déterminé par l'administration. Il a été établi au profit du public ; le public doit donc pouvoir y accéder avec toute la facilité possible. Les voitures qui arrivent par les chemins ordinaires, doivent pouvoir charger et décharger immédiatement sur le port sec, de manière que les wagons qui les ont parcourus puissent accoster les wagons de la compagnie. C'est là le sens qu'il convient de donner à l'article 8 ; mais, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, de cette faculté d'accès, et, si l'on veut, de prolongement des rails du chemin d'embranchement sur le port sec, il n'en résulte pas, d'une part, pour les propriétaires de ces embranche-

ments, le droit de souder leurs rails avec ceux de la compagnie, et d'autre part, pour la compagnie, l'obligation d'envoyer ses wagons sur les chemins d'embranchement. De telles dispositions peuvent bien exister en vertu de conventions privées, mais elles ne dériv ent pas du cahier des charges, accepté par la compagnie du chemin de fer : elles ne sauraient lui être obligatoirement imposées; au surplus, et ainsi qu'on l'a exposé, les termes de l'article 8 n'ont pas cette portée. Cet article, d'ailleurs, doit être annulé par les motifs suivants :

Il semble vouloir créer un droit nouveau, le droit d'accès sur les ports sec, et ce droit est incontestable. La compagnie ne peut y faire obstacle en tant qu'il sera exercé ainsi que nous l'avons expliqué plus haut.

Il procède par voie de disposition générale, tandis que l'autorité préfectorale doit intervenir dans chaque cas particulier. Le droit d'accès sur un port sec est incontestable, mais il n'est pas indéfini : ce port est limité, et le nombre des chemins de fer d'embranchement qui peuvent y accéder doit l'être également. Il est permis à tout le monde de bâtir sur le bord des grandes routes; cependant un particulier ne peut user de ce droit qu'en vertu d'une permission spéciale. Il y a ici assimilation parfaite. Le droit d'accès est général, mais il ne doit être exercé qu'en vertu d'arrêtés spéciaux; dans chaque cas particulier, le préfet doit intervenir, il doit faire examiner les lieux, entendre la compagnie et régler les conditions.

Par tous ces motifs, le conseil est d'avis que l'article 8 doit être annulé.

L'article 12 aurait pour but de consacrer des dispositions encore plus graves.

Voici la teneur de cet article :

« Il sera permis à tous propriétaires, aux directeurs d'é-
» tablissements industriels ou agricoles, ou d'exploitation,
» situés entre deux points de chargement et de décharge-
» ment, d'établir des embranchements sur le chemin de
» fer et d'y faire charger et décharger leurs produits et mar-

» chandises, à l'exportation et à l'importation, sous la con-
» dition : 1° de fournir annuellement au chemin de fer une
» quantité de transport, équivalant au moins à cinq mille
» tonnes, ou à cinquante mille quintaux métriques; 2° de
» payer la distance entière existant entre les deux points de
» chargement et de déchargement, entre lesquels l'em-
» branchement se trouvera placé, comme si cette distance
» était réellement parcourue. »

Cet article déroge tout à la fois aux règles de l'administration, aux droits du public et aux obligations de la compagnie. Il permet à un particulier de se créer à lui-même un port sec en un point quelconque du chemin de fer; tandis qu'un port sec ne peut exister qu'au point déterminé par l'administration, et qu'en vertu d'une ordonnance royale, rendue après une enquête préalable. Ce même article oblige le particulier à payer, sur le chemin de fer, une distance plus grande que celle que ses denrées ou marchandises y parcourent effectivement, tandis qu'il ne doit acquitter que la distance réellement parcourue, et que la compagnie n'a droit de rien exiger au delà. L'article 12 de l'arrêté du préfet de la Loire est donc essentiellement contraire aux principes de la matière, et déroge, d'ailleurs, aux conditions du cahier des charges, qui détermine les droits et les devoirs de la compagnie. Le conseil propose, en conséquence, de l'annuler.

Quant à l'interprétation donnée par les exploitants à cet article comme à l'article 8, et d'après laquelle la compagnie serait tenue d'envoyer ses wagons jusqu'à l'origine des chemins d'embranchement qui viennent se rattacher à la ligne principale, entre les lieux de chargement et de déchargement, le conseil croit devoir exposer que l'obligation dont il s'agit ne résulte pas des termes mêmes de l'article 12; qu'elle est positivement contraire à l'esprit du cahier des charges qui n'admet pas que les chemins d'embranchement puissent se souder directement avec la ligne principale, à moins du consentement de la compagnie, et qu'ainsi elle ne pourrait exister que par suite de conventions privées.

Le conseil pense que la décision ministérielle à intervenir dans cette affaire, en statuant pour l'avenir et conformément à ce qui précède, et en s'expliquant sur le véritable sens que doivent recevoir les articles 8 et 12, doit déclarer en même temps qu'elle n'entend pas intervenir dans les conventions qui peuvent exister entre les exploitants et la compagnie, que les tribunaux auront à juger si la manière dont les articles 8 et 12 de l'arrêté préfectoral du 11 septembre 1829 ont été interprétés et exécutés par les parties, constitue des conventions de cette nature, et quelles peuvent être la validité et la durée de ces conventions.

Enfin, à l'égard des embranchements qui ne sont pas encore légalement autorisés, comme aucun motif d'ordre public n'en réclame la suppression, le conseil est d'avis qu'il y a lieu d'en tolérer l'existence sous toute réserve des droits publics, et en ce qui ne porte pas atteinte aux droits de la compagnie tels qu'ils ont été définis plus haut. A l'égard, en effet, soit des points de contact de ces embranchements avec les rails des chemins de fer, soit de leur mode de service, on ne peut que se référer aux explications données, au sujet des articles 8 et 12 de l'arrêté préfectoral du 11 septembre 1829, sur les droits qui dérivent pour la compagnie de la teneur de son cahier des charges, sans rien préjuger toutefois sur les conventions privées qui seront reconnues exister entre ladite compagnie et les exploitants, convention dont l'appréciation et le jugement appartiennent, ainsi qu'on dit, aux tribunaux ordinaires.

CHEMIN DE FER

D'ANDREZIEUX A ROANNE,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE, SUR ADJUDICATION, A PERPÉTUITÉ.

Concession. — 27 *août* 1828.

CHARLES, etc. — Vu l'article 3 de la loi de finances du 24 juin 1827, et l'article 1er de celle du 17 août 1828, qui renouvelle l'autorisation conférée au Gouvernement par la loi du 4 mai 1802, d'établir des droits de péage pour subvenir aux frais des ponts, écluses et autres ouvrages d'art à la charge de l'Etat, des départements et des communes; — Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 21 juillet dernier, par notre ministre de l'intérieur pour l'établissement d'un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne; — Notre conseil d'Etat entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. L'adjudication passée, le 21 juillet 1828, par notre ministre de l'intérieur, pour l'établissement d'un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, est approuvée. En conséquence, les sieurs Mellet et Henri sont et demeurent définitivement concessionnaires dudit chemin de fer, moyennant le rabais exprimé dans leur soumission, et sous les clauses et conditions énoncées au cahier des charges.

2. Le cahier des charges, le procès-verbal d'adjudication et la soumission resteront annexés à la présente ordonnance.

Cahier des charges.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de sept ans, à dater de l'ordonnance royale qui approuvera, s'il y a lieu, la la concession, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne. — Ce chemin de fer pourra être établi, soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche de

la Loire; il sera mis en communication, au port d'Andrezieux, avec celui qui est actuellement exécuté entre Saint-Etienne et la Loire, et sera disposé de manière à permettre la libre circulation des chars qui fréquentent ce dernier chemin. Il aura généralement une double voie ; toutefois, sur les points où les difficultés du passage pourraient forcer à n'adopter qu'une voie unique, on se bornera à établir de distance en distance des gares ou élargissements, pour que les voitures allant en sens contraire puissent se croiser facilement.

2. La compagnie se conformera aux dispositions du tracé, dont elle fera faire les études à ses frais et par des agents de son choix, et dont elle sera tenue de terminer les projets dans le délai d'un an, à dater de l'ordonnance précitée de concession. Elle remettra ces projets au préfet du département de la Loire, qui les transmettra, avec son avis, au directeur général des ponts-et-chaussées. Ils seront ensuite soumis à l'approbation de Sa Majesté par le ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur. — Dans aucun cas, la compagnie ne pourra se prévaloir du montant de la dépense pour réclamer aucune indemnité quelconque.

3. Elle contracte en outre l'obligation spéciale d'établir, à ses frais, des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans les endroits où les communications qui existent actuellement seront coupées par ce chemin, et d'adopter, aux points de traversée, une forme de barreau telle qu'il n'en résulte aucun obstacle sensible à la circulation des voitures. Elle assurera, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait suspendu ou modifié par les ouvrages dépendants de cette entreprise. Les aqueducs qui seront construits en conséquence de cette clause, sous les routes royales ou départementales, seront nécessairement en maçonnerie.— Si le chemin rencontre des cours d'eau navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation n'éprouve ni interruption ni entrave par le fait des travaux, et qu'il puisse se continuer après comme il avait lieu avant ces travaux.

4. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, aux lieux de chargement et de déchargement, dont le nombre et la surface seront ultérieurement déterminés, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie sur ses propres deniers. A cet effet, elle se conformera aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810, relatives aux expropriations pour cause d'utilité publique; en conséquence, lorsque le tracé du chemin aura été définitivement approuvé par une ordonnance royale ainsi qu'il est dit à l'article 2 du présent cahier des charges, elle fera lever le plan terrier indiqué dans l'article précité de la loi du 8 mars 1810. Les autres formalités ordonnées par les articles 6, 7, 8, 9 et 10 du titre II de la même loi seront également observées. — Si les propriétaires et la compagnie concessionnaire ne s'accordent pas sur le prix des fonds ou bâtiments à céder, il y sera pourvu par les tribunaux. L'expropriation sera poursuivie à la diligence de M. le préfet, conformément aux titres III et IV de ladite loi du 8 mars 1810; mais tous les frais de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités, seront payés des deniers de la compagnie.

5. La compagnie pourra se procurer les matériaux de remblais et d'empierrements dont elle aura besoin pour la construction du chemin de fer, en usant à cet égard de tous les droits dont l'administration fait elle-même usage pour l'exécution des travaux de l'État. Elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture.

6. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par la compagnie.

7. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état; les frais d'entretien, les réparations soit ordinaires, soit extraordinaires, demeureront entièrement à la charge de la compagnie.

8. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents, et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin, le Gouvernement lui concède à perpétuité l'autorisation de percevoir pour tous frais quelconques les droits qui seront déterminés par l'adjudication. — Ces droits seront perçus par mille kilogrammes de marchandises et par distance de mille mètres, sans égard aux fractions de distance. Ainsi mille mètres entamés seront payés comme s'ils avaient été parcourus. — La présente concession sera dévolue à la compagnie, qui consentira au plus fort rabais sur le *maximum* de ces droits, fixé à quinze centimes pour la descente, et à dix-huit centimes pour la remonte, par mille kilogrammes de marchandises et par distance de mille mètres. On entend par la *descente,* le trajet ou une portion du trajet d'Andrezieux à Roanne, et, par *la remonte,* le trajet ou une portion du trajet de Roanne à Andrezieux. — Au moyen du paiement des droits, tels qu'ils seront réglés définitivement par l'adjudication, la compagnie concessionnaire sera tenue d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées; toutefois le transport des masses indivisibles pesant plus de deux mille kilogrammes, ou des marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèseraient pas deux cents kilogrammes, ne sera point obligatoire.

9. Faute, par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir construit et terminé le chemin de fer dans le délai fixé par l'article Ier, ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle que le quart au moins de la longueur du chemin soit exécuté au bout des deux premières années qui suivront l'approbation définitive du tracé, et le tiers au moins à l'expiration de la troisième année,

elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains; mais le cautionnement, ou au moins la partie non encore restituée de ce cautionnement, restera acquis à l'État, à titre de dommages et intérêts. — La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cessation des travaux et les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

10. La compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages que pour l'accomplissement des clauses énoncées dans le présent cahier de charges.

11. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou de canaux, qui traverseraient le chemin de fer, toutes dispositions convenables seront prises pour la conservation de ce chemin; mais les dommages qui, pendant la durée des travaux, pourraient résulter pour la compagnie de la difficulté ou de la suspension momentanée des transports, ne pourront donner lieu, de sa part, à aucune demande en indemnité, pourvu néanmoins que, chaque fois qu'il y aura lieu à suspension, elle n'excède pas le terme de vingt-quatre heures. — Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemin de fer, soit dans le bassin de la Loire, soit dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourraient également fournir la matière d'une demande en indemnité.

12. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances, et la cote en sera calculée, comme pour les canaux, dans les proportions assignées aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins, dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

13. La compagnie s'oblige à doubler, dans le mois qui suivra l'adjudication, le dépôt préalable de trois cent mille francs qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner. Si, à l'expiration du mois, elle n'a pas rempli cette obligation, l'adjudication sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts. — Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux pour des sommes équivalentes.

14. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre la compagnie et les particuliers qui lui livreraient des objets à transporter, resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires. — Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et la compagnie, sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, elles seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire, sauf le recours au conseil d'Etat.

15. Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

16. La concession ne sera valable et définitive qu'après que l'adjudication aura été homologuée par une ordonnance royale.

La soumission de MM. Mellet et Henry consent un rabais de cinq millièmes sur le maximum fixé à 15 centimes à la descente et à 18 centimes à la remonte pour le transport de mille kilogrammes par chaque kilomètre (art. 8 du cahier des charges ci-dessus).

Ordonnance portant approbation de la direction du tracé du chemin de fer du port d'Andrezieux à Roanne. — **21** *mars* **1830.**

Charles, etc. — Vu notre ordonnance du 27 août 1828, qui autorise les sieurs Mellet et Henry à établir à leurs frais, moyennant la concession à perpétuité d'un droit de péage, un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne; — Vu les plans du tracé de ce chemin et le mémoire à l'appui, remis le 27 juin 1829 par lesdits sieurs Mellet et Henry; — Vu l'avis du préfet de la Loire sur ce tracé; — Vu la demande des concessionnaires de faire embrancher leur chemin de fer sur celui de Saint-Etienne à la Loire au lieu dit la Fouillouse; — Vu l'avis donné sur ces plans par le conseil général des ponts-et-chaussées; — Vu toutes les autres pièces produites et jointes au dossier; — Notre conseil d'Etat entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La direction du tracé du chemin de fer du port d'Andrezieux à Roanne, pour la partie comprise entre le domaine de Muron et l'avenue du château d'Ailly, est approuvée telle qu'elle est indiquée entre ces deux points par une ligne rouge sur les deux plans annexés à la présente ordonnance.

2. Du domaine de Muron, le chemin sera dirigé vers Andrezieux et mis en communication, au port de cette ville, avec celui qui est actuellement exécuté de Saint-Etienne à la Loire, ainsi qu'il est prescrit par l'article 1er du cahier des charges joint à notre ordonnance du 27 août 1828.

3. A partir de l'allée du château d'Ailly, le chemin sera dirigé sur Roanne sans passer sur le pont de pierre de cette ville, mais les concessionnaires sont libres de le faire aboutir à telle rive du fleuve qui leur conviendra.

4. Les concessionnaires seront tenus de présenter dans le délai d'un an, au plus tard, des projets particuliers, 1° pour les points de départ et d'arrivée à Andrezieux et à Roanne, conformément aux dispositions des articles précédents; 2° pour les points de chargement et de déchargement

à Feurs. Ils remettront ces projets au préfet du département qui les adressera, avec son avis, à notre directeur général des ponts-et-chaussées, pour être statué ultérieurement ce qu'il appartiendra.

5. Aux points où le chemin de fer doit rencontrer les routes royales n° 7 de Paris à Antibes et n° 82 de Roanne au Rhône et les routes départementales n° 1er de Lyon à Montbrison et n° 2 de Montbrison à Saint-Etienne, les concessionnaires seront tenus de faire traverser ces routes par leur chemin sans changer le niveau de ces communications. Les concessionnaires sont autorisés à baisser d'un mètre la chaussée de la route royale n° 89, de Lyon à Bordeaux, au point où elle doit être traversée par leur chemin de fer; mais ils établiront, des deux côtés de la coupure, des rampes de trois centimètres par mètre, et feront exécuter sous la route, dans la direction des fossés des chemins, deux aqueducs pour l'écoulement des eaux. Tous les travaux nécessités par ces dispositions seront à leur charge. Les rails et leurs encastrements dans les dés seront de même forme et de même dimension que ceux qui ont été établis sur la route royale n° 82, à sa rencontre avec le chemin de Saint-Etienne à la Loire.

6. Les concessionnaires présenteront, pour être examinés et approuvés par le préfet, les projets de tous les ponts, ponceaux et aqueducs à construire sur les eaux publiques, ou, au moins, un tableau indiquant leur largeur et leur hauteur sous clef, afin qu'on puisse s'assurer s'ils présentent un débouché suffisant à l'écoulement des eaux.

7. Ils seront tenus également de construire, à leurs frais, sous le chemin de fer et ses embranchements, tous les aqueducs qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, la facilité des irrigations et l'assèchement des terres riveraines. Ils seront autorisés à établir des rigoles pour l'écoulement des eaux rassemblées dans les fossés du chemin de fer, sous la condition de payer, à qui de droit, des indemnités réglées à l'amiable ou suivant la loi, et sous la réserve des droits actuellement acquis.

8. Si, dans les endroits où le chemin de fer traversera des cours d'eau, la direction arrêtée ne permet pas de donner aux ponts, qui seront construits sur ces cours d'eau, une hauteur de cinquante centimètres sous clef, ou sous poutre, au-dessus de la ligne des plus hautes eaux connues, les concessionnaires seront tenus de présenter et de soumettre leurs projets à l'approbation du directeur général des ponts-et-chaussées.

9. L'inclinaison des rampes d'accession des chemins vicinaux et ruraux, et des chemins de desserte sur le chemin de fer, et réciproquement, ne dépassera pas cinq centimètres par mètre.

10. Il sera placé des bornes, poteaux ou lisses, à l'intersection du chemin de fer avec les routes royales ou départementales, partout où ces bornes ou poteaux seront nécessaires pour prévenir les accidents.

11. L'administration est autorisée à acquérir les terrains nécessaires à la construction du chemin, elle se conformera à ce sujet aux dispositions de la loi du 8 mars 1810.

Ordonnance qui approuve une partie du tracé du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne. — 21 juillet 1833.

Louis-Philippe, etc. — Vu l'ordonnance du 27 août 1828, qui autorise les sieurs Mellet et Henry à établir à leurs frais, moyennant la concession perpétuelle d'un droit de péage, un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne; — Vu l'ordonnance postérieure du 21 mars 1830; qui approuve le tracé de ce chemin entre le domaine Muron et l'avenue du château d'Ailly; — Vu le plan tracé de la partie comprise entre le domaine Muron et le chemin de fer de Saint-Etienne à Andrezieux; — Vu la soumission en date du 7 juin 1833, par laquelle les concessionnaires dudit chemin de fer de Saint-Etienne à Andrezieux s'obligent à transporter entre le pont de la Quérillière et Andrezieux, et au prix du tarif des sieurs

Mellet et Henry, les marchandises allant d'Andrezieux à Roanne ou de Roanne à Andrezieux; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées; — Notre conseil d'Etat entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le tracé du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, entre le domaine Muron et le chemin de fer de Saint-Etienne à Andrezieux, est et demeure approuvé tel qu'il est exprimé par les lignes rouges sur le plan signé les 7 et 8 juin 1832 par les concessionnaires de ces deux chemins, lequel plan demeurera annexé à la présente ordonnance.

2. Les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Etienne seront tenus, ainsi qu'ils en ont souscrit l'engagement le 7 juin 1833, d'opérer aux prix du tarif concédé aux sieurs Mellet et Henry, et sur l'espace compris entre le point de jonction de la Quérillière et le port d'Andrezieux, le transport des marchandises passant d'un chemin sur l'autre, tant en descente qu'en remonte.

Ordonnance portant autorisation de la société anonyme formée, à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer de la Loire. — *26 avril* 1829.

Charles, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat du commerce et des manufactures; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de la Loire,* par acte passé le 14 avril courant par-devant Me de Lamaze et son collègue, notaires à Paris, est autorisée; sont approuvés les statuts contenus audit acte, qui restera annexé à la présente ordonnance.

2. Nous nous réservons de révoquer la présente autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des dommages-intérêts des tiers.

3. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, extrait de son état de situation aux préfets des départements de la Seine et de la Loire, aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Roanne, et à la chambre de commerce de Paris; pareil extrait sera transmis au ministère du commerce et des manufactures.

4. Notre ministre secrétaire d'Etat du commerce et des manufactures est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera publiée au Bulletin des lois, et insérée dans le *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Statuts de la Société anonyme du Chemin de Fer de la Loire.

Par-devant Mᵉ Jacques Beaudenom de Lamaze et Mᵉ Amand-Louis-Henri Péan de Saint-Gilles, son confrère, notaires à Paris, soussignés, furent présents, etc., etc.

Lesquels, préalablement au traité de société ci-après, ont exposé ce qui suit :

MM. Mellet et Henry ayant reconnu les avantages de l'établissement d'un chemin de fer d'Andrezieux à Roanne latéralement à la Loire, et destiné principalement à l'exploitation des houilles de Saint-Étienne, ont poursuivi auprès du Gouvernement la mise à l'enchère publique de cette entreprise.

Le 21 juillet 1828, suivant procès-verbal dressé devant son Excellence le ministre de l'intérieur, assisté de M. le directeur général des ponts-et-chaussées, MM. Mellet et Henry se sont rendus adjudicataires du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, aux conditions exprimées au cahier d'enchères et notamment à la charge de fournir un cautionnement de dix-huit mille francs de rentes trois pour cent, ce qui a été effectué par MM. Mellet et Henry, qui ont fait fournir ce cautionnement par un tiers, mais sous la condition qu'il serait remplacé par la société formée pour l'exploitation de l'entreprise, dans le mois de sa formation, et à la charge de parfaire, pendant le dépôt, la différence d'intérêts de la rente trois pour cent à celle cinq pour cent. Cette adjudication a été approuvée par ordonnance du Roi du 27 août dernier (1828).

Dans cet état de choses, les comparants, tant en leur nom personnel qu'au nom de leurs commettants susnommés, ont réalisé comme il suit les statuts de l'association.

TITRE Iᵉʳ. *Fondation, but et siége de la société.* — ART. 1ᵉʳ. Il

est formé une société anonyme, sauf l'approbation du Gouvernement, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, lequel portera le nom de *Chemin de fer de la Loire*,

Entre MM. Mellet, Henry, de Jobal, d'Arcet, Ardoin et tous les autres commettants; les deux premiers à titre de concessionnaires, et tous comme fondateurs de l'entreprise.

2. Feront aussi partie de la société, mais à titre de simples actionnaires, les cessionnaires des fondateurs.

Les cessionnaires seront, par le seul fait de la transmission qui leur sera faite des actions, obligés d'en verser les fonds aux époques ci-après déterminées, et d'exécuter toutes les conditions contenues au présent acte, comme l'auraient fait les fondateurs eux-mêmes.

3. La société est établie sous le titre ou dénomination de *Compagnie du chemin de fer de la Loire*.

4. La société date du jour de l'ordonnance royale d'approbation des statuts, et sa durée est de quatre-vingt-dix-neuf ans, sans préjudice de tous les droits de la société à la perpétuité de la concession pour l'exploitation de laquelle elle pourra se reconstituer.

5. Le siége de la société est établi à Paris.

Titre II. *Fonds social*. — 6. Le fonds social se compose :

1° De la concession du chemin de fer et de son droit d'exploitation, accordés à perpétuité par le Gouvernement à MM. Mellet et Henry, par suite de la soumission faite par eux, suivant le procès-verbal de l'adjudication du 21 juillet 1828, dressé au ministère de l'intérieur, et de l'ordonnance royale de concession du 27 août même année;

2° D'une somme de dix millions de francs, montant des devis de l'entreprise. Cette somme sera représentée par des actions désignées sous les noms d'*actions de capital*, au nombre de deux mille.

7. Soumission des actions.

Les actions sont soumissionnées ainsi qu'il suit, par les comparants, tant pour eux qu'au nom de leurs mandants; savoir, etc.

(Suit la distribution des deux mille actions entre les souscripteurs.)

8. Le versement du montant des actions de capital s'effectuera par dixième.

Le premier dixième devra être versé au 1er mai 1829.

Le deuxième sera versé le 1er octobre 1829, et ensuite les 1er avril et 1er octobre de chaque année, jusqu'au 1er octobre 1833 inclusivement.

Néanmoins, si l'assemblée générale reconnaît l'utilité, pour accélérer les travaux, d'autoriser la libération de tout ou partie des actions, elle devra en régler les conditions,

9. Les actionnaires ne seront tenus, dans aucun cas, qu'au versement du montant des actions par eux soumissionnées.

10. Le conseil d'administration réglera le mode des versements.

Titre III. *Mode d'emploi du fonds social. Directeurs des travaux; leurs obligations.* — 11. L'exécution des travaux et de toutes les opérations qui s'y rattachent s'effectuera exclusivement sous la direction de MM. Mellet et Henry, qui devront s'adjoindre, à leurs frais, un troisième ingénieur, en le faisant néanmoins agréer par le conseil d'administration; et toujours l'un d'entre eux devra se trouver sur les lieux.

En cas de décès de l'un des concessionnaires, il sera nommé, par son survivant, un remplaçant qui devra être agréé par la société, de telle sorte que le nombre des ingénieurs soit toujours de trois au moins.

12. Les concessionnaires régleront entre eux leur service et la part qu'ils prendront chacun dans la conduite des travaux; mais, dans tous les cas, ils agiront sous leur responsabilité commune et solidaire.

13. Les dix millions, montant du fonds social, seront mis à la disposition de MM. les concessionnaires au fur et à mesure des besoins.

Ces fonds seront livrés aux concessionnaires sur l'ordre du conseil d'administration par les banquiers de la société.

On mettra, d'abord, à leur disposition le montant des dépenses des trois premiers mois, sur l'état par aperçu qu'ils fourniront, à l'expiration du premier mois; la somme nécessaire pour le quatrième sera également mise à leur disposition, aussi sur l'état par aperçu qu'ils en remettront, et ainsi successivement jusqu'à la fin des travaux, de telle façon qu'ils se trouvent avoir toujours les fonds nécessaires pour les dépenses de trois mois.

14. Pendant toute la durée de leur gestion, MM. Mellet et Henry seront tenus de remettre tous les mois au conseil d'administration un extrait des comptes de recettes et dépenses qu'ils auront faites, et l'état des travaux exécutés; ils y joindront un aperçu des dépenses probables pour les trimestres suivants.

15. Pendant la durée des travaux, les concessionnaires devront être propriétaires de vingt actions de capital au moins, et ils les déposeront dans la caisse de la société, pour rester affectées privativement à la garantie de l'exécution de leurs engagements.

Ces actions (et avant leur délivrance, leurs titres provisoires) seront considérées, de condition sociale, et, jusqu'à la réception

du chemin de fer, comme un cautionnement fourni par eux à la société; et, pour en assurer l'effet, le transfert en sera fait à la compagnie par MM. Mellet et Henry, avec mention qu'elles représentent ledit cautionnement.

Après la réception du chemin de fer, ces vingt actions seront remises à la libre disposition de MM. Mellet et Henry.

TITRE IV. *Des Actions.* — 16. Les actions sont de deux espèces, et forment deux séries distinctes, les unes de capital, les autres d'industrie.

17. Les actions de capital représentent le fonds de dix millions à verser par les actionnaires; elles seront au nombre de deux mille, et de la valeur de cinq mille francs chacune.

18. Ces actions donnent droit à un intérêt de quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise. Toutefois, il ne pourra jamais être prélevé sur le fonds de réserve destiné à l'entretien du chemin, et il sera réductible même au-dessous de quatre pour cent, si les bénéfices nets ne s'élevaient pas à ce taux. Chaque action a droit, en outre, à la deux millième partie de la moitié de l'excédant des bénéfices après le prélèvement des intérêts, ainsi qu'il résulte du titre VIII, article 68.

19. L'autre moitié de l'excédant des bénéfices nets de la société est réservée aux actions d'industrie, dont le nombre est fixé à quatre cents.

20. Ces actions seront accordées, jusqu'à concurrence de quinze pour cent de leur nombre, à MM. les fondateurs désignés article 1er, et dans la proportion du nombre des actions par eux souscrites, comme prix de leur concours à la fondation de l'entreprise.

21. Le surplus des actions d'industrie est dévolu à MM. Mellet et Henri, auteurs du projet, en retour de la concession dont ils font l'entier abandon à la société, et à raison des dépenses qu'ils ont faites pour dresser et faire adopter le projet du chemin de fer, comme aussi pour prix des soins, du temps et de l'industrie qu'ils s'engagent à consacrer à sa confection, sans autres honoraires ni émolumens, tant pour eux que pour l'ingénieur qu'ils doivent s'adjoindre.

22. Les actions de capital ne seront délivrées aux bailleurs de fonds qu'après qu'ils en auront versé entièrement le montant; et, en attendant, il leur sera délivré des promesses d'actions nominatives, suivant le mode qui sera déterminé par le conseil d'administration.

23. Les actions d'industrie, dévolues aux fondateurs, leur seront livrées de suite, sauf les parties fractionnaires qui seront inscrites sur le registre de la société au nom des ayants drotis, et dont il sera tenu compte dans le dividende.

24. Les actions d'industrie, dévolues aux concessionnaires, ne leur seront délivrées qu'après l'achèvement du chemin de fer, sa réception et sa mise en perception.

25. Les actions des deux séries sont extraites d'un registre à souche affecté à chaque série ; elles portent l'indication de la série et de leur numéro d'ordre, et les signatures de deux membres du conseil d'administration.

26. Les actions de capital sont nominatives.

Elles pourront aussi être au porteur, mais seulement après qu'elles auront été libérées.

Les actions de jouissance sont, au gré des propriétaires, nominatives ou au porteur.

27. Les actions seront indivisibles à l'égard de la société, même dans le cas d'héritage, la société n'admettant aucune fraction d'action.

28. En cas de décès d'un actionnaire, ses héritiers ou ayants cause sont tenus de désigner l'un d'entre eux comme représentant l'actionnaire défunt, durant l'indivision de la succession, et ils ne pourront, à raison de son intérêt social, requérir aucune apposition de scellés sur les objets de la société, ni provoquer aucun inventaire ou licitation desdits objets; ils devront s'en tenir aux inventaires sociaux.

29. La transmission d'une action emporte, en faveur du cessionnaire, à l'égard de la société, la cession des réserves acquises jusqu'au moment où elle a lieu, et celle du dividende de l'année courante, résultant des bénéfices nets.

La transmission d'une action de capital emporte en outre la cession de l'année courante des intérêts du capital versé jusqu'à ce moment.

30. A défaut du versement de chaque dixième aux époques fixées article 8, l'actionnaire retardataire pourra y être contraint par les voies de droit, si mieux n'aime le conseil d'administration, après une simple mise en demeure, faire vendre les actions non soldées, aux risques et périls du défaillant, et ce sans qu'il soit nécessaire de l'appeler, et par conséquent sans qu'il soit besoin d'intenter aucune action judiciaire contre le retardataire qui sera passible de la perte, ou profitera de la plus-value suivant le cas.

Titre V. *Organisation de la société.* — 31. La société est représentée, dans les différentes circonstances désignées ci-après, par l'assemblée générale des actionnaires et par un conseil d'administration.

Titre VI. *De l'assemblée générale.* — 32. L'assemblée générale

se compose de la réunion des actionnaires tant de capital que d'industrie, remplissant les conditions ci-après déterminées.

33. L'assemblée générale se réunit annuellement et de plein droit le 15 décembre, ou le lendemain, si ce jour était férié, au domicile de la société. Il en sera donné avis un mois d'avance dans les journaux, et par lettres circulaires, aux titulaires des actions nominatives.

34. Pour faire partie de l'assemblée générale comme actionnaire de capital, il faudra posséder au moins une des actions de cette série, et représenter au moins cinq de ces actions, tant par les siennes propres que par celles d'autres actionnaires dont on aurait le pouvoir spécial; par cela seul qu'on sera porteur du titre, on sera considéré comme fondé de pouvoir.

Les titres des actions au porteur seront déposés dix jours d'avance, sur récépissé, entre les mains de l'agent général.

35. La réunion de cinq actions de capital, soit comme propriétaire, soit comme mandataire, donnera droit à une voix; celle de dix, à deux voix; celle de vingt, à trois voix; celle de trente, à quatre voix; celle de quarante, à cinq voix; mais sans pouvoir dépasser ce dernier nombre.

36. Les propriétaires des actions d'industrie auront une voix pour deux actions; deux voix pour quatre actions; et trois voix pour huit actions; mais ils ne pourront jamais avoir plus de trois suffrages, quel que soit le nombre des actions dont ils seront titulaires.

Toutefois, les actions d'industrie ne donneront droit de suffrage qu'après l'achèvement et la mise en perception du chemin de fer.

37. L'assemblée est présidée par celui des membres qui possède le plus grand nombre d'actions de capital, et à son refus par celui qui, après lui, en possède le plus de même nature; à nombre égal d'actions, par le doyen d'âge.

38. Pour être apte à délibérer, l'assemblée doit représenter, tant par les membres présents que par les commettants, au moins la moitié, plus une, des actions de chaque série. Dans le cas où la première assemblée ne présenterait pas un nombre de membres suffisant, il serait convoqué une seconde assemblée, à un mois d'intervalle, et dans les formes prescrites pour les assemblées extraordinaires, laquelle pourrait délibérer, pourvu qu'un quart des actions de chaque série y fût représenté.

39. Des assemblées générales et extraordinaires seront convoquées toutes les fois que cette mesure sera jugée nécessaire, soit par le conseil d'administration, soit par le comité des censeurs, soit même par une partie des actionnaires, pourvu que ceux-ci repré-

sentent collectivement un dixième au moins de toutes les actions de capital ; dans ce cas, le conseil d'administration devra faire la convocation à la requête des actionnaires, dans le délai d'un mois au plus tard.

Des lettres de convocation seront adressées à domicile pour les actions nominatives, et l'époque en sera d'ailleurs annoncée un mois d'avance dans les journaux, afin que les propriétaires des actions au porteur en soient prévenus.

40. Un mois avant l'assemblée générale du 15 décembre, les actionnaires pourront prendre par eux-mêmes connaissance, au siége de la société (mais sans déplacement), de tous les registres et pièces pouvant servir à la reddition des comptes de gestion et d'administration.

41. Les délibérations des assemblées seront prises à la majorité absolue des voix des membres présents. Elles devront être signées par le président, le secrétaire et six actionnaires au moins.

42. Les attributions de l'assemblée générale sont :

1° D'entendre les comptes que le conseil d'administration devra lui rendre des travaux et de la situation des affaires de la société, du mouvement et de l'emploi des fonds versés par les actionnaires, des charges de l'entreprise, de ses résultats et produits annuels;

2° De procéder à la nomination des membres titulaires et suppléants qui doivent composer le conseil d'administration, et à leur remplacement successif;

3° De prononcer sur les cas de toute nature qui leur seront soumis par le conseil d'administration et qui ne seraient pas réglés par les statuts.

43. Jusqu'à l'époque de la livraison des travaux, après avoir entendu les comptes du conseil d'administration, l'assemblée générale nommera, dans son sein, trois commissaires chargés de les examiner, ainsi que les travaux, et d'en faire leur rapport à l'assemblée générale extraordinaire qui sera convoquée à cet effet par le conseil d'administration, à moins que les commissaires ne jugent qu'il soit suffisant d'envoyer la copie de leur rapport au domicile de chacun des actionnaires.

44. Après l'achèvement des travaux, les fonctions de ces commissaires temporaires seront exercées par des censeurs attachés au conseil d'administration.

Titre VII. *Du Conseil d'administration.* — 45. Les affaires de la société sont gérées par un conseil d'administration.

46. Les comparants ès-dits noms composant, avec leurs commettants, la totalité des fondateurs, ayant tous le même intérêt à la prompte confection et mise en perception du chemin de fer, nom-

ment, pour former le conseil d'administration, pendant toute la durée des travaux, sauf révocation s'il y avait lieu, savoir :

Administrateurs titulaires.

M. de Frénilly, M. le conseiller dE'tat Pasquier, M. le président Amy, MM. Ardoin et compagnie, M. de Montgéry, M. de Jobal, M. le baron de Coolz.

Administrateurs suppléants.

M. Espivent de la Villesboinet, M. le comte Paul Hyde de Neuville, M. d'Arcet, M. Le Duc, M. de Franchessin, M. de Montbreton, M. le comte Anglès.

Sont encore administrateurs suppléants :

MM. Mellet et Henry.

47. Lorsqu'une partie du chemin sera mise en perception, deux personnes seront désignées, par MM. Mellet et Henry, pour représenter, en qualité d'administrateurs, les actions industrielles, et être adjointes en cette qualité au conseil d'administration, mais sans avoir voix délibérative que sur ce qui concernera les parties de chemin déjà mises en perception.

48. Après la livraison et la mise en perception de tout le chemin de fer, le conseil d'administration sera définitivement composé de neuf membres titulaires ayant voix délibérative, d'autant de suppléants, et de trois censeurs, ayant voix consultative, tous nommés par l'assemblée générale.

Trois des administrateurs titulaires, trois des suppléants et un des censeurs seront choisis parmi les actionnaires d'industrie.

49. Les uns et les autres devront posséder au moins cinq actions de capital, ou deux actions d'industrie.

50. Les suppléants pourront assister aux séances du conseil d'administration; mais ils n'auront pas voix délibérative, si ce n'est en cas d'absence d'un administrateur titulaire; auquel cas ce dernier est remplacé par son suppléant spécial, ou, à défaut de celui-ci, par l'un des autres suppléants pris dans l'ordre d'inscription ci-dessus.

51. En cas de décès ou de démission de l'un des membres titulaires ou suppléants, il sera pourvu à son remplacement, pendant la durée des travaux, par le conseil d'administration; mais après la livraison du chemin de fer, cette nomination ne sera que provisoire, et n'aura d'effet que jusqu'à la première assemblée générale, qui nommera définitivement le nouveau titulaire ou suppléant.

Les censeurs pourvoiront de mêmes au remplacement provisoire du censeur décédé ou démissionnaire, jusqu'à la prochaine assemblée générale.

52. Après la confection du chemin de fer, les membres titulaires ou suppléants, pour chaque série d'actionnaires, seront renouvelés annuellement par tiers. L'ordre de sortie sera fixé par le sort, une fois pour toutes.

Le renouvellement des trois censeurs aura lieu tous les ans.

Tout membre sortant sera rééligible.

53. Toute délibération du conseil d'administration, pour être valable, exigera la présence de quatre membres titulaires ou suppléants, au moins, tant que le conseil ne sera composé que de sept titulaires; et de cinq, lorsque le conseil aura été porté à neuf administrateurs. Le conseil réglera le mode de ses délibérations, et s'assemblera au domicile de la société.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

54. Les délibérations du conseil d'administration seront inscrites sur un registre spécial, et signées par tous les membres qui y auront pris part.

Les censeurs pourront exiger que leurs observations soient consignées sur le registre.

55. Pendant la durée des travaux, le conseil nommera les employés et agents nécessaires à ses propres opérations, et il déterminera le mode du versement des fonds et de la comptabilité; il réglera la forme des actions et promesses, le mode de leur délivrance et transfert; il recevra les comptes des fonds confiés à MM. Mellet et Henry pour l'exécution des travaux, et en présentera les résultats à l'assemblée générale : enfin, il déterminera l'emploi provisoire des fonds demeurés libres, de manière cependant qu'ils soient toujours disponibles à mesure des besoins. Une portion de ces fonds libres pourra être employée en rachat d'actions de la société.

56. Lorsque le chemin de fer sera en état d'être livré au commerce, en partie ou en totalité, le conseil d'administration réglera le mode de perception qui devra lui être appliqué, et désignera les ingénieurs et directeurs qui devront être attachés à son exploitation; il déterminera alors le personnel, le traitement et la responsabilité des employés attachés à ce service. Il pourra remplacer tous les employés et fonctionnaires qu'il aura nommés; néanmoins, les deux tiers des voix seront nécessaires pour la destitution des agents supérieurs.

Il sera rendu compte de toutes les opérations à l'assemblée générale annuelle.

57. Il sera dressé tous les ans, par les soins du conseil d'admi-

nistration, pour le 15 novembre, un inventaire général et bilan de la société, qui sera présenté à l'assemblée générale. Pendant la durée des travaux, la partie de l'inventaire et du bilan qui sera relative aux travaux sera faite par les soins de MM. Mellet et Henry.

58. Le conseil règle le paiement annuel des intérêts des actions de capital, et du dividende à répartir entre celles-ci et les actions d'industrie, ainsi que la réserve à retenir sur les bénéfices.

59. Les censeurs peuvent prendre connaissance de tous registres et écritures; ils font, sur la gestion de l'administration, un rapport qu'ils présentent à chaque assemblée générale, ou, en cas d'urgence, à une assemblée extraordinaire, convoquée pour cet effet.

60. Les membres du conseil ne sont responsables que du mandat qu'ils ont reçu, et ils ne contractent, à raison de leur gestion, aucun engagement solidaire ni individuel, relativement aux affaires de la société.

61. Les marchés de terrains, de fer, de chariots, et de machines locomotives, seront soumis à l'approbation du conseil d'administration, qui pourra désigner deux de ses membres qui devront se transporter, si besoin est, là où il sera utile que les marchés soient passés.

62. Au conseil d'administration est attaché un conseil judiciaire, qui a voix consultative lorsqu'il assiste aux délibérations. Le conseil d'administration en choisit les membres.

63. Les fonctions d'administrateurs, de suppléants ou censeurs, ésont gratuites. Chacun de ces membres reçoit seulement un jeton de prsence, quand il assiste aux délibérations du conseil.

Les membres du conseil judiciaire qui assistent aux séances reçoivent également un jeton.

64. Les actions et poursuites seront exercées devant les tribunaux, et autorisées au nom de la société et à la diligence du conseil d'administration; toutefois, le conseil pourra nommer un agent général chargé de l'exécution de ses délibérations, de la correspondance, de la tenue des écritures, et de tout le détail de l'administration.

Titre VIII. *Des charges de la société, de leur paiement, et des bénéfices.* — 65. Les charges de la société sont les impôts, les frais d'administration, de perception et d'entretien pour la continuation du service du chemin.

66. Le cautionnement qui a été fourni pour le compte de MM. Mellet et Henry sera remboursé, sur les premiers versements, en principal et accessoires, ainsi qn'il a été ci-dessus expli-

qué, et alors il appartiendra à la société par subrogation aux droits du prêteur.

67. Les bénéfices nets de la société, constatés par l'inventaire annuel, et résultant de l'excédant de l'actif sur le passif, serviront, comme on l'a dit plus haut, à payer aux actions de capital un intérêt de quatre pour cent; l'excédant, après le prélèvement, sera partagé par moitié entre chaque série d'actions.

Toutefois MM. Mellet et Henry, voulant donner aux actionnaires une garantie morale du succès de l'opération, consentent à ce que, pendant dix ans, à compter de l'époque fixée par l'ordonnance royale de concession pour l'achèvement des travaux, en conformité de l'article 1er du cahier des charges, les actions d'industrie ne participent à aucun bénéfice avant que les actionnaires de capital aient reçu, outre l'intérêt à quatre pour cent affecté à leurs actions, un dividende de trois pour cent; étant bien entendu que lorsque les actionnaires de capital auront ainsi touché sept pour cent, les actions d'industrie prélèveront trois pour cent, pour le reste être partagé entre les deux séries d'actions, et rentreront ainsi dans leurs droits établis article 19. Les comptes seront soldés chaque année, et il n'y aura pas lieu au rappel d'une année sur l'autre.

Après l'expiration du terme de dix années ci-dessus déterminé, le partage du dividende sera fait conformément à ce qui a été ci-dessus stipulé.

68. Lorsque la somme totale des bénéfices nets, y compris les intérêts du fonds social, dépassera dix pour cent du capital employé dans l'entreprise (article 6), il sera prélevé un tiers des bénéfices excédants pour accroître le fonds de réserve. Ce prélèvement cessera quand le fonds de réserve aura atteint une somme de cinq cent mille francs; il recommencera jusqu'à la même limite, lorsqu'une partie de la réserve aura été employée.

69. D'après le devis approximatif de MM. Mellet et Henry, les dépenses totales, pour les constructions, ont été évaluées à dix millions. Si cependant des cas imprévus rendaient cette somme insuffisante, il sera créé un nouveau fonds de deux cents actions de capital de cinq mille francs chacune, pour subvenir aux dépenses que les circonstances auraient rendues nécessaires.

70. Ces actions supplémentaires seront de même forme et soumises aux mêmes conditions que les actions primitives. Leur émission successive sera délibérée en assemblée générale.

En cas d'émission de tout ou partie de ces actions, le droit de les prendre, par préférence, est réservé aux actionnaires fondateurs, dans la proportion du nombre de celles primitivement souscrites par eux.

TITRE. IX. *Accroissement du matériel, reconstruction de tout ou partie du chemin de fer.* — 71. Si, à des époques postérieures à la livraison du chemin de fer, il était nécessaire d'accroître le matériel ou de reconstruire tout ou partie du chemin, les dépenses pour cet objet seront d'abord acquittées sur le fonds de réserve (article 69). Au cas d'insuffisance de ce fonds, le surplus de la somme indispensable serait pris, par portions égales, sur le dividende des actionnaires de chaque série.

Les sommes ainsi prélevées sur les bénéfices ne seront pas considérées comme des augmentations du capital primitif, et, par conséquent, il n'en sera pas payé d'intérêts sur les produits ultérieurs.

La nécessité de ce prélèvement extraordinaire sera décidée par l'assemblée générale.

TITRE X. *Modification des statuts ; dissolution et liquidation de la société.* — 72. La compagnie se réserve la faculté de modifier ultérieurement ses statuts, si cela devenait nécessaire, par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, prise dans la forme prescrite par l'article 32 et suivants ci-dessus, et la modification adoptée deviendrait obligatoire, après qu'elle aurait reçu l'approbation du Gouvernement.

73. En cas de perte des trois quarts du capital social, la dissolution de la société devra nécessairement avoir lieu. Cette dissolution pourrait même être demandée dans le cas de perte de la moitié du capital; mais alors il faudrait qu'elle fût prononcée par une assemblée générale des actionnaires de capital seulement, représentant au moins les deux tiers des actions et la majorité des trois quarts des voix.

Dans cette assemblée générale, tout propriétaire d'une action aura une voix ; de trois actions, deux voix ; de six, trois voix ; de douze actions, quatre voix ; de vingt-quatre, cinq voix ; mais jamais en plus grand nombre.

Dans tous les cas de dissolution, l'assemblée générale réglera le mode de liquidation de la société.

A quelque époque qu'ait lieu la dissolution de la société, les actions de jouissance n'auront droit qu'à la partie du capital qui excédera le fonds social.

TITRE XI. *Arbitrage.* — 74. En cas de difficultés entre la société et MM. Mellet et Henry, ou entre les membres de la société avec elle-même, ces difficultés seront réglées par des arbitres nommés en nombre égal aux prétentions contraires.

Faute par les parties de nommer leurs arbitres, il y sera pourvu, à la requête de la partie la plus diligente, par le tribunal de commerce.

Les arbitres décideront comme amiables compositeurs, sans être astreints aux formes et délais de la procédure. En cas de partage, s'ils ne s'accordaient pas sur le choix d'un sur-arbitre, il sera nommé par le tribunal de commerce.

La sentence arbitrale sera souveraine, sans appel, pourvoi en cassation ni en requête civile.

Extrait de la loi du 15 *juillet* 1840. — *Prêt d'une somme de quatre millions à la compagnie d'Andrezieux par l'État.*

Titre III. *Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne* (1). — Art. 16. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, un prêt de quatre millions de francs à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée.

17. Sur cette somme, un million de francs sera employé au paiement des dettes de la compagnie, applicable d'abord et par préférence,

1° A la portion des terrains sur lesquels le chemin de fer est établi, et dont le prix n'a pas encore été payé;

2° Aux salaires en retard des ouvriers qui ont été occupés aux travaux du chemin;

3° Aux machines, voitures et wagons affectés à l'exploitation du chemin de fer, et dont le prix n'a pas encore été soldé.

La compagnie sera tenue de fournir un état détaillé des créances ci-dessus désignées, et le paiement s'en effectuera sous la surveillance de l'administration publique.

(1) Dans la session de 1837 (séance du 3 juin) M. le ministre des travaux publics avait présenté un projet de loi ayant également pour objet un prêt de quatre millions à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux; les conditions étaient les mêmes que celles de la loi de 1840. Seulement l'intérêt était réglé à trois pour cent au lieu de quatre. La commission, dans son rapport du 23 juin, conclut à l'adoption du projet de loi avec cette seule modification que *le prêt n'aurait lieu qu'à la charge par la société de réduire la concession perpétuelle à une jouissance de* 99 *ans qui commencerait du jour de la promulgation de la loi.* — Le projet de loi fut rejeté par la chambre, sans discussion, le 26 juin 1837.

18. Les trois millions restants seront exclusivement employés à exécuter les travaux d'achèvement et de perfectionnement du chemin de fer et à compléter le matériel d'exploitation.

Ces trois millions ne seront mis à la disposition de la compagnie qu'après l'emploi du premier million destiné au paiement des créances mentionnées à l'article précédent.

19. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de quatre pour cent par an.

Le remboursement s'effectuera au moyen d'un amortissement annuel de deux pour cent; l'amortissement commencera, au plus tard, trois ans après la signature de la convention autorisée par l'article 16 de la présente loi.

20. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée:

1° Le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel de l'exploitation;

2° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

Néanmoins, le chemin de fer et ses produits seront affectés en premier ordre, et jusqu'à concurrence d'une valeur de deux millions, au remboursement et au paiement des intérêts du surplus de la dette actuelle de la compagnie.

21. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par ordonnance royale.

22. Les actes à passer entre le Gouvernement et la compagnie pour la réalisation du prêt autorisé par la présente loi, seront enregistrés moyennant le droit fixe d'un franc. Ces actes emporteront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation; les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor.

Ordonnance portant autorisation de la Compagnie reconstituée du Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne. — 19 *mai* 1841.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État de l'agriculture et du commerce, — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ; — Notre conseil d'État entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme, formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie reconstituée du Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne,* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 12 mai 1841, par-devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. La présente société sera entièrement substituée aux droits et soumise aux obligations qui dérivaient, pour l'ancienne compagnie du chemin de fer de la Loire, tant de l'ordonnance royale du 27 août 1828 et du cahier des charges annexé à cette ordonnance, que de la loi du 15 juillet 1840.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue, indépendamment des obligations spéciales qui résulteront pour elle de la convention à intervenir entre l'État et la compagnie, en exécution de la loi du 15 juillet dernier, de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture et du commerce, aux préfets de la Seine et de la Loire, aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Roanne, et aux chambres de commerce de Paris et de Saint-Etienne.

Statuts. — Par-devant Me Antoine-Simon Hailig et Me Thiphaine-Densaunaux, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu,

M. Alexandre-Basile Pochet, demeurant à Paris, quai de Bourbon, no 17 ;

M. Joseph-Marie-Amand, marquis de Bourdeille, demeurant à Paris, passage Sainte-Marie, nº 5;

Et M. Jean-Charles Auguste Michelot, demeurant à Paris, rue de la Chaise, nº 24;

Lesquels, agissant comme gérant et membres du comité de surveillance de la société en commandite Pochet et compagnie, constituée par deux actes, passés les 25 février et 2 mars 1841, pardevant MM^es Hailig et Thiphaine-Desaunaux, notaires à Paris;

Et, au nom des personnes intéressées dans ladite société, et dont les noms sont relatés dans l'article 11 des statuts de la société anonyme formée ci-après; et ce, en vertu des pouvoirs qui leur sont attribués par l'acte de société en commandite ci-dessus mentionné, dans les articles 19, 20 et 39 dudit acte, lesquels sont reproduits textuellement ci-après:

« Art. 19. Les commanditaires sont représentés, dans leurs » rapports avec la gérance, par un comité composé de trois membres titulaires et de six membres suppléants.

» Ces derniers ne sont appelés au comité qu'à défaut d'un ou de » plusieurs des membres titulaires.

» Le sort désigne le rang dans lequel les commissaires sup- » pléants sont appelés.

» Art. 20. La nomination des commissaires titulaires ou sup- » pléants appartient à l'assemblée générale, et a lieu au scrutin » secret. Toutefois, par exception à cette disposition, sont nom- » més commissaires, pour en remplir les fonctions jusqu'à la pro- » chaine assemblée générale, MM. de Bourdeille, de Latena et » Michelot, comme titulaires, et MM. Hyde de Neuville, de Le- » zardière, de Villeneuve, de Moges, baron de Constant et mar- » quis de Pimodan, comme suppléants.

» Art. 39. Aussitôt après l'adjudication du chemin prononcée, » si la société, constituée par l'acte dont est extrait, demeure ad- » judicataire, elle se mettra immédiatement en instance auprès de » l'autorité pour obtenir sa conversion en société anonyme.

» Le gérant et les membres du comité de surveillance sont con- » stitués mandataires de tous et de chacun des intéressés, à l'effet » de suivre l'obtention de l'ordonnance royale, de passer l'acte » contenant les statuts de la société anonyme, et d'en suivre l'ap- » probation auprès du Gouvernement. Ces statuts seront confor- » mes au modèle demeuré annexé à la minute de l'acte dont est » extrait, après avoir été des parties certifié véritable et signé en » présence des notaires. Toutefois les mandataires ci-dessus con- » stitués auront le pouvoir de consentir tous changements et mo- » difications exigés par le Gouvernement, passer tous actes à cet » effet, et généralement faire tout ce qui serait nécessaire.

» Ils agiront valablement à la simple majorité d'entre eux. »

Ont exposé ce qui suit :

La société anonyme du chemin de fer de la Loire, constituée suivant acte passé devant Me Lamaze, notaire à Paris, le 14 avril 1829, et autorisée par ordonnance royale du 26 du même mois, a été dissoute, aux termes d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 7 mars 1836.

Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, rendu le 1er avril 1836, l'a déclarée en état de faillite.

Dans cette position, l'on s'est adressé au Gouvernement pour en réclamer un secours ; la demande faite à ce sujet a été favorablement accueillie, et une loi du 15 juillet 1840 autorise le ministre des travaux publics à faire à la compagnie un prêt de 4 millions. Cette loi est conçue en ces termes :

« Art. 16. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir au nom de l'État un prêt de quatre millions de francs à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée.

» Art. 17. Sur cette somme, un million sera employé au paiement des dettes de la compagnie, applicable d'abord et par préférence,

» 1o A la portion des terrains sur lesquels le chemin de fer est établi, et dont le prix n'a pas encore été payé ;

» 2o Aux salaires en retard des ouvriers qui ont été occupés aux travaux du chemin ;

» 3o Aux machines, voitures et wagons affectés à l'exploitation du chemin de fer, et dont le prix n'a pas encore été soldé.

» La compagnie sera tenue de fournir un état détaillé des créances ci-dessus désignées, et le paiement s'en effectuera sous la surveillance de l'administration publique.

» Art. 18. Les trois millions restant seront exclusivement employés à exécuter les travaux d'achèvement et de perfectionnement du chemin de fer, et à compléter le matériel d'exploitation.

» Ces trois millions ne seront mis à la disposition de la compagnie qu'après l'emploi du premier million destiné au paiement des créances mentionnées à l'article précédent.

» Art. 19. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de quatre pour cent par an.

» Le remboursement s'effectuera au moyen d'un amortissement annuel de deux pour cent. L'amortissement commencera au plus tard trois ans après la signature de la convention autorisée par l'article 16 de la présente loi.

» Art. 20. La compagnie affectera, par privilége, au paiement
» des intérêts et au remboursement de la somme prêtée,

» 1° Le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation ;

» 2° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

» Néanmoins, le chemin de fer et ses produits seront affectés en premier ordre, et jusqu'à concurrence d'une valeur de deux millions, au remboursement et au paiement du surplus de la dette actuelle de la compagnie.

» Art. 21. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie, pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par ordonnance royale.

» Art. 22. Les actes à passer entre le Gouvernement et la compagnie, pour la réalisation du prêt autorisé par la présente loi, seront enregistrés moyennant le droit fixe d'un franc. Ces actes emporteront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation, les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor. »

Pour satisfaire à la condition d'une reconstitution régulière, la masse des actionnaires a dû rechercher s'il était possible de rétablir la société sur ses anciennes bases ; mais, indépendamment des difficultés que présentait cette opération et des embarras que pouvait créer l'opposition ou l'absence de plusieurs actionnaires, la légalité de l'ancienne société soulevait des questions fort graves, dont la solution pouvait exercer une influence fâcheuse sur l'avenir de l'entreprise, et peut-être l'empêcher de profiter du secours accordé par l'Etat.

Dans cette situation, la vente du chemin a été poursuivie en justice, et une société provisoire en commandite, par actions, composée d'anciens actionnaires titulaires de onze cent quarante-six, trois dixièmes, actions, sur onze cent soixante-neuf, six dixièmes, formant le capital réalisé de la précédente compagnie, s'est constituée, ainsi qu'il a été dit plus haut, à l'effet d'intervenir, s'il y avait lieu, dans la poursuite de la vente du chemin de fer, et de s'en rendre adjudicataire.

Et, en effet, aux termes d'un jugement d'adjudication de l'audience des criées du tribunal civil de la Seine, rendu le 27 février 1841, la société Pochet et compagnie s'est rendue adjudicataire du chemin moyennant la somme de trois millions neuf cent quatre-vingt-dix mille francs, en sus des charges et indépendamment des frais de poursuite de vente, fixés provisoirement à trente-quatre mille soixante et treize francs.

Par l'effet de cette adjudication, la société ci-dessus dénommée se trouve aujourd'hui propriétaire de la concession ; et, en conséquence des pouvoirs qui leur ont été conférés, les comparants ont arrêté de la manière suivante les statuts de la société anonyme à substituer à la société en commandite aujourd'hui existante.

Art. 1er. Il est fondé par ces présentes, et sauf l'autorisation du Roi, une société anonyme ayant pour objet l'exploitation de la concession du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, telle qu'elle résulte, tant de l'ordonnance royale du 27 août 1828 et du cahier des charges annexé à cette ordonnance, que de la loi du 15 juillet 1840.

En conséquence, la présente société est mise entièrement, à l'égard de ladite concession, aux lieu et place de la société Pochet et compagnie, sans aucune restriction ni réserve, mais à la charge de satisfaire aux obligations et clauses insérées au cahier des charges de l'adjudication prononcée le 27 février 1841, au profit de ladite société.

2. La société prend la dénomination de *Compagnie reconstituée du Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.*

3. Son siége est établi à Paris.

4. La société commence du jour de l'obtention de l'ordonnance royale d'autorisation.

Sa durée est fixée à 99 ans, sauf renouvellement.

Fonds social.

5. Le fonds social se compose de la concession du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne et de ses dépendances.

Ce fonds est grevé de l'obligation d'acquitter, jusqu'à concurrence de trois millions neuf cent quatre-vingt-dix mille francs, montant du prix d'adjudication, en sus des charges et indépendamment des frais de poursuite de vente, les dettes de l'ancienne compagnie du chemin de fer de la Loire.

6. Le fonds social se divise en douze mille actions.

Les actions sont, au choix du propriétaire, nominatives ou au porteur.

Une action nominative peut être convertie en une action au porteur, et réciproquement.

Cette conversion s'opère sur une demande signée de l'actionnaire.

Les actions sont extraites d'un registre à souche dont le talon est déposé au siége de la société.

Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs.

Elles sont, en outre, frappées d'un timbre sec.

7. La cession des actions au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

Celle des actions nominatives a lieu au moyen d'un transfert signé par le cédant, et consigné sur un registre spécial tenu au siége de la société.

La transmission d'une action emporte toujours, à l'égard de la société, la cession des dividendes échus qui n'ont pas été touchés.

8. Chaque action est indivisible; la compagnie ne reconnaît qu'un seul titulaire pour chaque action.

9. Les présents statuts obligent et suivent l'action dans quelques mains qu'elle passe.

Droits attachés aux actions.

10. Chaque action donne droit à un douze millième dans la propriété de toutes les valeurs sociales et dans les bénéfices.

Attribution des actions.

11. Les douze mille actions du fonds social sont réparties entre les comparants et les personnes ci-après nommées, dans les proportions suivantes :

(Suit la distribution des 12,000 actions entre les souscripteurs.)

Conseil d'administration.

12. L'administration des affaires de la société est confiée à un conseil composé de cinq membres.

13. La nomination des administrateurs appartient à l'assemblée générale. Elle a lieu au scrutin secret.

14. Chaque administrateur doit, dans la huitaine de sa nomination, justifier de la propriété de vingt actions au moins.

Ces actions, si elles sont au porteur, restent déposées dans la caisse de la société.

Si la justification exigée n'est pas faite dans la huitaine de la nomination, ou si un administrateur en exercice cesse de posséder le nombre d'actions nécessaire, il est considéré comme démissionnaire, et il est pourvu à son remplacement.

15. En cas de vacance d'une place d'administrateur par décès, démission ou autrement, il y sera pourvu par le conseil d'administration, à la majorité des membres restant, et sa nomination sera soumise à l'approbation de la prochaine assemblée générale,

si mieux n'aime le conseil convoquer sur-le-champ, à ce sujet, une assemblée spéciale.

16. Les fonctions d'administrateurs sont gratuites.

Toutefois il peut être alloué à ceux qui les remplissent des jetons de présence.

L'assemblée générale, lors de sa première réunion, sera appelée à délibérer sur l'utilité de cette allocation, et, en cas d'adoption, sur la valeur des jetons.

17. Le conseil d'administration se renouvelle par cinquième, d'année en année.

Le sort désigne l'ordre dans lequel les mutations doivent s'opérer dans les quatre premières années.

Tout membre sortant peut être réélu.

18. Le conseil d'administration nomme chaque année son président; en cas d'absence, le président est remplacé par un des membres présents désigné par le conseil.

19. Le conseil d'administration s'assemble au moins une fois par mois.

Il peut être réuni extraordinairement toutes les fois que le besoin des affaires l'exige.

La présence de trois administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet, et signés par trois administrateurs au moins.

20. Le conseil d'administration est chargé de la gestion des affaires de la compagnie.

Il la représente vis-à-vis des tiers; il exerce en son nom toutes actions judiciaires.

Il passe tous traités, transactions, compromis.

Il fait le placement des fonds libres, et autorise tous transferts de rentes et autres valeurs appartenant à la compagnie, et tous retraits de fonds.

Il peut, avec le consentement de l'assemblée générale, contracter tous emprunts, hypothèques, faire toutes acquisitions et même toutes aliénations de biens immeubles autres que celle de la concession même.

Il fait ou modifie les tarifs dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il fait, dans les mêmes limites, les réglements nécessaires pour l'exploitation du chemin; il détermine le mode de cette exploitation, soit par la voie de régie, mise à ferme, ou autrement.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale et l'autorisation préalable du Gouvernement, se charger de l'administration de chemins de fer ou de canaux voisins, ou consentir la réunion de différentes administrations en une seule, aux conditions qu'il croira utiles aux intérêts de la compagnie.

Il nomme et révoque tous employés, fixe leurs attributions et leur traitement.

Les engagements contractés par le conseil, au nom de la société, doivent être revêtus de la signature de deux de ses membres.

La signature du président, ou d'un des membres du conseil désigné à cet effet, suffit pour la correspondance ordinaire et pour l'exécution des délibérations du conseil.

21. Le conseil d'administration peut, dans les circonstances où il le juge utile, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs, par un mandat spécial, pour une ou plusieurs affaires déterminées, soit à un de ses membres, soit à toute autre personne.

22. Les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire.

Ils répondent de l'exécution de leur mandat.

23. Le premier conseil d'administration est autorisé à réclamer de l'Etat le bénéfice de la loi du 15 juillet 1840, et à réaliser tous actes en conséquence.

24. Sont nommés membres du premier conseil d'administration, sauf confirmation par la première assemblée générale :

MM. le marquis de Bourdeille, de Latena, Michelot, vicomte de Lezardière, vicomte Alban de Villeneuve.

Directeur.

25. Le conseil d'administration a sous ses ordres un directeur chargé d'exécuter ses résolutions, et auquel sont confiées la comptabilité et la direction des affaires courantes.

Le directeur est choisi et révoqué par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration; toutefois le conseil d'administration peut le suspendre provisoirement, sauf à en référer immédiatement à l'assemblée.

Le directeur doit, dans la quinzaine de sa nomination, justifier de la propriété de vingt actions nominatives au moins, qu'il doit conserver pendant toute la durée de ses fonctions.

Le conseil peut déléguer au directeur tout ou partie de ses pouvoirs, dans les limites déterminées par l'article 21 qui précède.

Le traitement du directeur est fixé par l'assemblée générale.

Le directeur peut assister aux séances du conseil d'administration, mais avec voix consultative seulement.

Assemblée générale.

26. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les propriétaires de dix actions au moins.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent présenter leurs titres au siége de la société, trois jours au plus tard avant celui de la réunion, et, sur cette présentation, il leur est délivré une carte d'entrée nominative personnelle indiquant les numéros et le nombre de leurs actions.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions qu'ils possèdent, demeure annexée à la minute du procès-verbal de délibération.

Cette feuille est signée de chaque actionnaire en entrant en séance.

Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée, si ce n'est par un mandataire ayant déjà lui-même le droit d'y assister en qualité d'actionnaire.

L'assemblée n'est régulièrement constituée qu'autant que les membres présents sont au nombre de trente au moins, et réunissent dans leurs mains le quart des actions.

Si cette double condition n'est pas remplie sur une première convocation, il en est fait une seconde à quinze jours d'intervalle, et les membres présents à cette nouvelle réunion délibèrent valablement, quels que soient leur nombre et celui de leurs actions, mais seulement sur les affaires à l'ordre du jour de la première réunion.

Le bureau se compose d'un président, d'un secrétaire et de deux scrutateurs.

Le président est désigné par le conseil d'administration.

Le secrétaire et les scrutateurs sont choisis par l'assemblée.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Chaque actionnaire présent a autant de voix qu'il représente de fois dix actions, sans qu'un seul membre puisse réunir plus de cinq voix, tant pour lui-même que pour les actionnaires dont il est mandataire.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet au siége de la société.

Les procès-verbaux sont signés par les membres composant le bureau de l'assemblée.

27. L'assemblée générale se réunit de droit chaque année dans le courant du mois de mars.

Elle se réunit en outre, extraordinairement, toutes les fois que l'intérêt de la compagnie l'exige, sur la convocation du conseil d'administration, ou sur la demande d'un nombre d'actionnaires représentant au moins un quart des actions.

Les réunions se tiennent à Paris, soit au siége de la société, soit dans tout autre local désigné par le conseil d'administration.

Les convocations sont faites, vingt jours au moins à l'avance, dans deux journaux de Paris désignés par le tribunal de commerce de la Seine pour recevoir les annonces légales, et par les lettres missives adressées aux actionnaires nominatifs.

28. L'assemblée générale reçoit, discute et approuve les comptes; elle détermine l'emploi des produits, fixe les dividendes et ordonne la répartition.

Elle autorise les acquisitions et les aliénations d'immeubles, les emprunts avec ou sans affectation hypothécaire.

Elle délibère sur les modifications et additions à introduire dans les statuts, et sur les prolongements, embranchements ou redressements du chemin à demander au Gouvernement.

Elle nomme ou révoque les membres du conseil d'administration, le directeur et les commissaires de comptabilité, dont il est question article 31.

Enfin, elle prononce sur tous les intérêts de la société, dans les cas qui n'auraient pas été prévus par les statuts.

29. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent la compagnie.

30. La première réunion de l'assemblée générale aura lieu dans le mois qui suivra l'ordonnance royale approbative des présents statuts.

Commission de comptabilité.

31. Une commission, composée des trois membres nommés chaque année parmi les propriétaires de dix actions, est chargée de recevoir les comptes du conseil d'administration, de les examiner et d'en faire son rapport à l'assemblée.

Le rapport doit être communiqué au conseil d'administration huit jours au moins avant celui de la réunion des actionnaires.

En cas de vacances parmi les commissaires dans le cours d'une année, le remplaçant est nommé par les membres restants.

Inventaires et comptes annuels.

32. A la fin de chaque année, il est dressé, par les soins du

conseil d'administration, un inventaire général de l'actif et du passif de la compagnie.

Cet inventaire et les pièces à l'appui sont communiqués à la commission de comptabilité au moins un mois avant la réunion de l'assemblée générale.

L'assemblée, après avoir entendu le rapport de la commission de comptabilité, prononce sur l'adoption ou le rejet des comptes.

Emploi des bénéfices.

33. Sur les recettes annuelles, déduction faite des dépenses et charges d'exploitation et d'entretien, on prélève les sommes nécessaires au service des intérêts et à l'amortissement du capital, tant du prêt fait par l'Etat que des sommes que la compagnie restera devoir sur son prix, après l'emploi du million affecté à cette destination; le tout dans l'ordre et dans les proportions qui seront fixées dans la convention à intervenir entre l'Etat et la compagnie, en exécution de la loi du 15 juillet 1840.

Ce qui reste, déduction faite d'un prélèvement d'un vingtième destiné à former une réserve, est distribué aux actions, à titre de dividende, conformément aux résolutions arrêtées par l'assemblée générale.

34. Le paiement des dividendes se fait chaque année au siége de la société, immédiatement après que l'assemblée générale a prononcé sur les comptes de l'administration.

Ce paiement est constaté par des estampilles apposées au dos des titres.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la société.

Dissolution anticipée.

35. L'assemblée générale peut prononcer la dissolution avant terme.

La délibération à ce sujet n'est valable qu'autant qu'elle est prise à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, et que les actionnaires composant l'assemblée réunissent dans leurs mains la moitié des actions représentatives du capital social.

Liquidation.

36. Lors de la dissolution de la société, de quelque manière qu'elle arrive, l'assemblée générale détermine le mode de liquidation, choisit un ou plusieurs liquidateurs, et fixe par une délibération l'étendue de leurs pouvoirs et leurs émoluments.

Pendant le cours de la liquidation, les droits et les pouvoirs de l'assemblée générale subsistent comme pendant le cours de la société pour tout ce qui concerne cette liquidation.

Modifications.

37. L'assemblée générale peut, sur la proposition du conseil d'administration, apporter aux présents statuts les modifications ou additions reconnues utiles.

La délibération à ce sujet, de même que les délibérations relatives aux prolongements, embranchements du chemin, ne sont valables qu'autant qu'elles réunissent la majorité des deux tiers des voix des membres présents, et la moitié des actions du fonds social.

Ces délibérations, ainsi que celles qui seraient relatives aux redressements du chemin, ne seront définitives et exécutoires qu'après la sanction de l'autorité.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité, pour consentir les changements que le Gouvernement jugerait à propos d'apporter aux modifications demandées par la compagnie, ainsi que pour passer tous actes à cet effet.

Contestations.

38. Les contestations qui pourraient s'élever sur l'exécution des présents statuts entre les sociétaires, ou entre eux et la société, seront jugées à Paris, par un tribunal arbitral composé de trois membres, sur le choix desquels les parties engagées dans la contestation devront s'entendre dans le délai de huitaine, à compter du jour de la sommation qui sera faite à ce sujet par la partie la plus diligente.

A défaut par les parties de s'entendre dans le délai sus-indiqué sur le choix des arbitres, ils seront nommés par le tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Ces arbitres décideront, comme amiables compositeurs, en dernier ressort; leur décision ne pourra être attaquée par voie d'appel, requête civile, ni recours en cassation.

39. Tout actionnaire est tenu d'élire domicile à Paris; à défaut d'élection spéciale, le domicile est de droit au siége de la société.

Ordonnance qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du Chemin de fer d'Andrezieux, relativement au prêt de quatre millions autorisé par la loi du 15 *juillet* 1840. — 28 *septembre* 1841.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics; — Vu la loi du 15 juil-

let 1840, titre III, qui autorise, sous certaines conditions y exprimées, le ministre des travaux publics, à prêter au nom de l'État à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée, une somme de quatre millions de francs; — Vu notamment l'article 20 de ladite loi, ledit article ainsi conçu : « Les conventions à passer entre l'État et la compagnie » pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par or- » donnances royales; » — Vu notre ordonnance du 19 mai 1841, qui approuve les statuts de la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, et substitue cette compagnie aux droits et obligations créés par la loi du 15 juillet 1840; — Vu la lettre de notre ministre des finances du 13 août 1841; — Vu la convention provisoire passée, les 6 et 18 septembre 1841, entre notre ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et les sieurs de Latena, de Bourdeille et Casimir Bonjour, membres du conseil d'administration de la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, agissant au nom de ladite compagnie et à ce dûment autorisés aux termes de l'article 20 des statuts, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. Ier. La convention provisoire passée, les 6 et 18 septembre 1841, entre notre ministre secrétaire d'état des travaux publics et la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'État qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution. — Cette convention restera annexée à la présente ordonnance.

2. Nos ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Convention provisoire entre le ministre des travaux publics au nom de l'État et la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne. — Entre le ministre secrétaire d'État des travaux publics, agissant au nom de l'État en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 15 juillet 1840, d'une part; —

Et la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, représentée par MM. Nicolas-Valentin de Latena, conseiller-maître à la cour des comptes, demeurant à Paris, rue de la Ferme, n° 21; — François-Henri-Alphonse de Bourdeille, lieutenant-colonel d'artillerie, demeurant à Paris, rue Voltaire, n° 2; — Et Casimir Bonjour, conservateur de la bibliothèque Sainte-Geneviève, demeurant à Paris, rue du Dragon, n° 16, membres du conseil d'administration de ladite compagnie dûment autorisés; il a été dit et convenu ce qui suit : — Aux termes de la loi du 15 juillet 1840, titre III, le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, un prêt de quatre millions de francs à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée. Le préliminaire indispensable de toute négociation pour la réalisation du prêt, était donc la reconstitution légale de la compagnie; les dispositions nécessaires ont été prises à cet égard par ladite compagnie. Sa reconstitution légale est aujourd'hui un fait accompli, ainsi qu'il résulte d'une ordonnance royale en date du 19 mai 1841, qui approuve les statuts de la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, et substitue cette compagnie aux droits et obligations créés par la loi du 15 juillet 1840, comme aux droits et obligations qui dérivent de l'ordonnance royale du 27 août 1828, et du cahier de charges annexé à cette ordonnance. — Rien ne s'oppose donc plus à ce que le ministre des travaux publics use de la faculté qui lui a été conférée par la loi du 15 juillet 1840; en conséquence, il a été, entre le ministre, agissant au nom de l'État, et la compagnie, représentée ainsi qu'il a été dit ci-dessus, arrêté les conventions et stipulations suivantes :

Art. Ier. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à prêter à la compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, représentée ainsi qu'il a été dit ci-dessus, une somme de quatre millions de francs.

2. Sur cette somme, un million de francs sera employé au paiement des dettes de la compagnie, applicable d'abord et par préférence : — 1° A la portion des terrains sur lesquels le chemin de fer est établi, et dont le prix n'a pas encore été payé; — 2° Aux salaires en retard des ouvriers qui ont été occupés aux travaux du chemin; — 3° Aux machines, voitures et wagons affectés à l'exploitation du chemin de fer et dont le prix n'a pas encore été soldé; — Au remboursement au trésor public de la somme que la compagnie reste lui devoir en capital, intérêts et frais, sur le prêt de 200,000 fr. qui lui a été fait en vertu d'une ordonnance royale du 7 mars 1831, sur le crédit ouvert au commerce par la loi du 17 octobre 1830. — Ladite somme d'un million qui doit être ré-

partie, d'abord aux créanciers ci-dessus désignés, et sur l'état détaillé que la compagnie en a dressé et remis le 31 août 1841, sera ordonnancée au nom du conseil d'administration, formé en exécution de l'article 12 des statuts de la nouvelle société, approuvés par ordonnance royale du 19 mai 1841, pour être, par les soins des administrateurs et sous leur responsabilité personnelle, répartie entre les créanciers dans l'ordre réglé aux paragraphes précédents, et conformément à l'état déposé au ministère des travaux publics. — Cette distribution sera faite par lesdits administrateurs en présence des commissaires institués par l'art. 9 du concordat formé entre les créanciers de l'ancienne compagnie du chemin de fer, le 9 février dernier, homologué par le tribunal de commerce de la Seine, le 10 mars suivant, et encore en la présence d'un commissaire qui sera désigné à cet effet par le ministre des travaux publics. — Les quittances seront dressées et signées par les parties en double original, dont l'un sera immédiatement remis au délégué du ministre des travaux publics, et l'autre restera entre les mains de la société.

3. Les trois autres millions du prêt seront exclusivement employés à exécuter les travaux d'achèvement et de perfectionnement du chemin de fer et à compléter le matériel d'exploitation. Ces trois millions ne seront mis à la disposition de la compagnie, qu'après l'emploi du premier million destiné au paiement des dettes mentionnées à l'article précédent.

4. Sur la somme de trois millions à employer en travaux et en acquisition de matériel, ainsi qu'il est dit à l'article précédent, une somme de cent cinquante mille francs sera mise immédiatement à la disposition de la compagnie; le surplus lui sera délivré par à-comptes de cent mille francs et au fur et à mesure de travaux exécutés ou de matériel acheté pour une somme égale.

5. Aucun projet de travaux, aucun marché pour acquisition de matériel, ne pourra être mis à exécution qu'après avoir été approuvé par M. le ministre des travaux publics.

6. Le ministre des travaux publics se réserve d'arrêter, après avoir reçu les propositions de la compagnie, la nature des travaux à exécuter, et l'ordre suivant lequel ils devront être entrepris.

7. Dans le cas où ultérieurement un chemin de fer d'embranchement serait autorisé pour relier le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne avec la gare du canal de Roanne à Digoin, la compagnie du chemin de fer s'engage à ne mettre aucun obstacle à cet embranchement; les rapports mutuels des deux compagnies seront réglés d'ailleurs par l'ordonnance royale qui autorisera, s'il y a lieu, ledit embranchement.

8. La compagnie s'oblige à payer à l'État l'intérêt du prêt de

quatre millions ci-dessus fixé sur le pied de quatre pour cent l'an, lequel courra à dater du jour de chaque versement. — Le remboursement s'effectuera au moyen d'un amortissement annuel de deux pour cent ; l'amortissement commencera, au plus tard, trois ans après la signature de l'ordonnance royale qui approuvera, s'il y a lieu, la présente convention; la somme de deux pour cent qui lui sera affectée, sera versée par la compagnie à la caisse d'amortissement, ou à telle autre caisse qu'il plaira au Gouvernement de fixer; le premier versement aura lieu à l'expiration de la quatrième année, à dater de l'ordonnance royale ci-dessus indiquée, et les autres versements ensuite chaque année à la même époque, jusqu'à la reconstitution du capital. — Cette reconstitution s'opérera d'ailleurs à un taux d'intérêt de quatre pour cent par an. — Il est bien entendu que les intérêts à payer annuellement, ne diminueront pas dans la proportion des sommes successivement amorties, et que chaque année, jusqu'au parfait remboursement, la compagnie paiera à l'État l'intérêt à quatre pour cent de la somme de quatre millions de francs, indépendamment de la prime de deux pour cent pour amortissement.

9. Pour garantie du paiement des intérêts et de l'amortissement du prêt ci-dessus, MM. de Latena, de Bourdeille et Casimir Bonjour, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent : — 1° La concession et l'exploitation du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dont la compagnie a acquis la jouissance en vertu de l'adjudication passée à son profit le 27 février 1841, devant le tribunal de première instance du département de la Seine ; — 2° Les terrains acquis pour l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances et tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances dudit chemin et serviraient à son exploitation ; — 3° Tout le mobilier servant à l'exploitation dudit chemin de fer, tel qu'il se comporte et compose, les magasins, outils, instruments, chevaux, voitures, wagons, etc., etc. — Cette affectation hypothécaire s'étendra, au terme de l'article 2130 du Code civil, aux terrains qui seraient ultérieurement acquis pour l'achèvement ou le perfectionnement du chemin de fer, aux travaux qui seront exécutés sur ledit chemin, et à tout le mobilier d'exploitation qui y sera consacré, quoiqu'il n'appartienne pas encore à ladite société. — Lesdits sieurs, agissant au nom comme dessus, consentent à ce que l'agent du trésor prenne inscription sur le chemin de fer tel qu'il se comporte et comportera, sur les terrains acquis ou à acquérir pour son exécution et perfectionnement, et, en un mot, sur toutes ses dépendances actuelles et futures, pour la somme principale de quatre millions de francs, intérêts et accessoires.

10. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs de Latena, de Bourdeille et Casimir Bonjour, au même nom que dessus, affectent, par privilége, au paiement des intérêts et de l'amortissement du prêt consenti par les présentes, les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — En cas de retard dans le paiement des intérêts et de l'amortissement de deux pour cent, le Gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

11. Nonobstant les stipulations des deux articles précédents, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, consent à ce que le chemin de fer, ainsi qu'il est défini auxdits articles, et ses produits soient affectés en premier ordre, et jusqu'à concurrence d'une valeur de deux millions, au remboursement et au paiement des intérêts de la partie de la dette de la compagnie, existant au 15 juillet 1840, et que n'aura pas éteinte le million mentionné à l'art. 2 de la présente convention.

12. A défaut par la compagnie de payer de la manière et aux époques fixées par la présente convention, le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été avancées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle, par voie de contrainte administrative, comme retentionnaire de deniers publics.

13. Le ministre des travaux publics se réserve spécialement le droit de nommer auprès de la compagnie deux commissaires, pour surveiller l'exécution des présentes; lesdits sieurs de Latena, de Bourdeille et Casimir Bonjour, au nom de la compagnie, s'engagent à supporter tous les frais que cette surveillance pourrait entraîner et qui seraient fixés par le ministre des travaux publics.

14. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Suivent les signatures.

CHEMIN DE FER

D'ÉPINAC AU CANAL DE BOURGOGNE,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE, DIRECTEMENT, A PERPÉTUITÉ.

Concession — Ordonnance du 7 avril 1830.

Charles, etc. — Vu la demande formée le 8 août 1828 par les sieurs de Joannis et Samuel Blum et fils, tendant à obtenir l'autorisation d'établir, à leurs frais, un chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne; — Vu leur soumission du 17 octobre suivant, dans laquelle ils s'engagent à construire ce chemin moyennant la concession qui leur sera faite du droit d'y percevoir un péage; — Vu les plans tracés de ce chemin sur les territoires des départements de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or; les délibérations des communes que le chemin doit traverser, et l'enquête faite sur la direction proposée; — Vu l'avis des préfets des départements de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or; — Celui du conseil des mines et celui du conseil des ponts-et-chaussées; — Vu la sentence arbitrale rendue le 23 novembre 1828, portant résolution de l'acte de société formée entre les sieurs de Joannis et Samuel Blum et fils, au sujet de l'établissement du chemin de fer d'Épinac; — Vu l'arrêté de la cour royale de Dijon, du 16 janvier 1830, confirmatif de la sentence en ce qui concerne la résolution de l'acte de société; — Vu la nouvelle soumission du 18 février de la présente année, dans laquelle les sieurs Samuel Blum et fils, concessionnaires des mines de houille d'Épinac, prennent, en leur propre nom, l'engagement d'établir à leurs frais le chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne; — Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Les sieurs Samuel Blum et fils, concessionnaires de mines de houille d'Épinac (Saône-et-Loire), sont autorisés à établir, à leurs frais, un chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne, aux clauses et conditions énoncées dans

leur soumission du 18 février 1830, et conformément aux deux plans ci-annexés : cette soumission restera annexée à la présente ordonnance.

2. Pour indemniser les propriétaires du chemin de fer des frais de construction et d'entretien dudit chemin, et des voitures destinées au transport de la houille et des marchandises, ils sont autorisés à percevoir à perpétuité, sur ce chemin de fer, un droit de 13 centimes par mille kilogrammes de matière et marchandises, et par mille mètres de distance parcourus depuis Épinac jusqu'au canal de Bourgogne, et de 15 centimes aussi par mille kilogrammes de matières et marchandises, et par mille mètres de distance parcourus depuis le canal de Bourgogne jusqu'à Épinac. — Les distances parcourues ou à parcourir sur le chemin de fer seront comptées sans égard aux fractions ; ainsi, mille mètres entamés se paieront comme s'ils avaient été parcourus entièrement.

3. La direction du tracé du chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne est approuvée telle qu'elle est indiquée par le tracé rouge sur les deux plans annexés à la présente ordonnance.

4. L'exécution du chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne est déclarée d'utilité publique : en conséquence, les sieurs Samuel Blum et fils sont autorisés à acquérir les terrains nécessaires à sa construction, en se conformant aux dispositions de la loi du 8 mars 1810, sur les expropriations pour cause d'utilité publique ; les préfets des départements de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or pourront exercer, dans l'intérêt de la compagnie, les droits dont l'administration fait elle-même usage pour l'exécution des travaux de l'État.

5. Les propriétaires du chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne, tiendront constamment les articles 2 et 4 de la présente ordonnance affichés à la porte de leurs bureaux et dans les lieux les plus apparents, afin de faire connaître le montant du droit de transport qu'ils sont autorisés à percevoir.

6. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'admi-

nistration et les concessionnaires sur l'interprétation des clauses et conditions de la soumission du 18 février 1830, seront jugées par le conseil de préfecture, sauf le recours au conseil d'État; la déchéance, prévue par l'article 12 de cette soumission, sera prononcée par le conseil de préfecture, sauf le recours au conseil d'État.

CHEMIN DE FER

DE TOULOUSE A MONTAUBAN,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE DIRECTEMENT, APRÈS UN CONCOURS SANS RÉSULTAT, A PERPÉTUITÉ (1).

Concession — Ordonnance du 21 *août* 1831.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Vu le plan d'un chemin de fer de Toulouse à Montauban; — Vu les délibérations des conseils municipaux de Toulouse et de Montauban, qui reconnaissent l'utilité de ce chemin; — Vu les délibérations de la chambre de commerce de Toulouse et de la chambre consultative des manufactures de Montauban, qui partagent l'avis de ces conseils; —Vu les avis des préfets des départements de la Haute-Garonne et de Tarn-et-Garonne; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées; — Vu le cahier des charges de l'entreprise, approuvé le 2 juin par notre ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics; — Vu le procès-verbal du concours ouvert le 5 juillet pour l'adjudication du chemin de fer, et qui est resté sans résultat; — Vu la soumission, en date du 19 juillet, par laquelle les sieurs Pierre-Dominique Martin et Jean Gimel s'engagent à exécuter le chemin à leurs frais, risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges, arrêté le 2 juin, et sous la réserve toutefois que le cautionnement de 400,000 francs, exigé par l'article 13

(1) Cette concession n'a été suivie d'aucune exécution.

de ce cahier des charges, ne sera réalisé qu'après l'approbation de ladite soumission ; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'administration est autorisée à accepter la soumission, faite le 19 juillet dernier, par les sieurs Pierre-Dominique Martin et Jean Gimel, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Toulouse à Montauban, conformement aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé le 2 juin dernier par notre ministre secrétaire d'Etat du commerce et des travaux publics. — Cette acceptation ne sera donnée qu'après la réalisation du cautionnement que lesdits sieurs Martin et Gimel se sont engagés à fournir.

2. Le cahier des charges et la soumission resteront annexés à la présente ordonnance.

Cahier des charges.

Art. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq ans, à dater de l'ordonnance royale qui approuvera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Toulouse au Tarn, pris à Montauban. — Le chemin qui prendra son origine à Toulouse, a l'un des ports établis sur le canal, sera à une seule voie, sauf à établir des gares ou élargissements de distance en distance, pour que les chars ou voitures puissent croiser facilement.

2. Le concessionnaire se conformera aux dispositions du tracé, dont il fera ou fera faire les études à ses frais, et par des agents de son choix. — Il sera tenu de terminer les projets dans le délai d'un an, à dater de l'ordonnance de concession. Il remettra ces projets à MM. les préfets de la Haute-Garonne et de Tarn-et-Garonne, qui les transmettront avec leur avis au directeur général des ponts-et-chaussées ; —Ils seront ensuite soumis à l'approbation de Sa

Majesté par le ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics. — Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra se prévaloir du montant de la dépense pour réclamer aucune indemnité quelconque.

3. Le concessionnaire contracte, en outre, l'obligation spéciale d'établir à ses frais des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans les endroits où les communications qui existent actuellement sont coupées par le chemin, et d'adopter aux points de traversée une forme de barreau, telle qu'il n'en résulte aucun obstacle sensible à la circulation des voitures. Il assurera, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait suspendu ou modifié par les ouvrages dépendant de cette entreprise ; les aqueducs qui seront construits en conséquence de cette clause, sous les routes royales ou départementales, seront nécessairement en maçonnerie. — Si le chemin rencontre des cours d'eau navigables, le concessionnaire prendra toutes les mesures et paiera tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation n'éprouve ni interruption, ni entrave par le fait des travaux, et qu'il puisse se continuer après comme il avait lieu avant ces travaux.

4. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, aux lieux de chargement et de déchargement, dont le nombre et la surface seront ultérieurement déterminés par l'administration, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire de ses propres deniers. A cet effet il se conformera aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. En conséquence, lorsque le tracé du chemin aura été définitivement approuvé par une ordonnance royale, ainsi qu'il est dit à l'article 2 du présent cahier des charges, le concessionnaire fera lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi précitée du 8 mars 1810 ; les autres formalités ordonnées par les articles 6, 7, 8, 9 et 10 du titre II

de la même loi seront également observées. — Si les propriétaires et le concessionnaire ne s'accordent pas sur le prix des fonds ou bâtiments à céder, il y sera pourvu par les tribunaux; l'expropriation sera poursuivie à la diligence du préfet, conformément aux titres III et IV de ladite loi du 8 mars 1810; mais tous les frais de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités, seront payés des deniers du concessionnaire. — Il est expressément interdit au concessionnaire d'emprunter quelque partie que ce soit de la route de Toulouse à Castel-Sarrasin pour y établir son chemin de fer.

5. Le concessionnaire pourra se procurer les matériaux de remblai et d'empierrement dont il aura besoin pour la construction du chemin de fer, en usant, à cet égard, de tous les droits dont l'administration fait elle-même usage pour l'exécution des travaux de l'État. Il jouira tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture.

6. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par le concessionnaire.

7. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état; les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, demeureront entièrement à la charge du concessionnaire.

8. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin, le Gouvernement lui concède à perpétuité l'autorisation de percevoir, pour tous frais quelconques, les droits qui seront déterminés par

l'adjudication. — Ces droits seront perçus par mille kilogrammes de marchandises, et par distance de mille mètres, sans égard aux fractions de distance. Ainsi mille mètres entamés seront perçus comme s'ils avaient été parcourus. — La présente concession sera dévolue à la compagnie qui consentira au plus fort rabais sur le maximum de ces droits, fixé à 13 centimes pour la descente et à 15 centimes pour la remonte, par mille kilogrammes de marchandises, et par distance de mille mètres. — On entend, par la descente, le trajet ou une portion du trajet de Toulouse au Tarn, et par la remonte, le trajet ou une portion du trajet du Tarn à Toulouse. — Au moyen du paiement des droits, tels qu'ils seront réglés définitivement par l'adjudication, le concessionnaire sera tenu d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. Toutefois, le transport des masses indivisibles pesant plus de deux mille kilogrammes, ou des marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèseraient pas cinq cents kilogrammes, ne sera pas obligatoire.

9. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le chemin de fer dans le délai fixé par l'article 1er, ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle, que le quart au moins de la longueur du chemin soit exécuté au bout des deux premières années qui suivront l'approbation définitive du tracé, et les deux tiers au moins à l'expiration de la troisième année, il encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains; mais la partie non encore restituée du cautionnement restera acquise à l'État à titre de dommages et intérêts. La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cessation des travaux ou les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

10. Le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages, que pour l'accomplissement des clauses énoncées dans le présent cahier des charges.

11. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou des canaux qui traverseraient le chemin de fer, toutes dispositions convenables seront prises pour la conservation de ce chemin; mais les dommages qui, pendant la durée des travaux, pourraient résulter, pour le concessionnaire, de la difficulté ou de la suspension momentanée des transports, ne pourront donner lieu de sa part à aucune demande en indemnité, pourvu néanmoins que chaque fois qu'il y aura lieu à suspension elle n'excède pas le terme de 24 heures. — Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans le bassin de la Garonne, soit dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra également fournir la matière d'une demande en indemnité.

12. La contribution foncière sera établie conformément aux lois, en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances, et la cote en sera calculée, comme pour les canaux, dans les proportions assignées aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

13. Le concessionnaire s'oblige à doubler, dans le mois

qui suivra l'adjudication, le dépôt préalable de deux cent mille francs, qu'il aura fait pour être admis à soumissionner. Si, à l'expiration du mois, il n'a pas rempli cette obligation, l'adjudication sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts. — Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront restitués au concessionnaire par parties, à mesure qu'il aura exécuté des travaux pour des sommes équivalentes.

14. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le concessionnaire et les particuliers qui lui livreront des objets à transporter, resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires. Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et le concessionnaire sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, elles seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département sur lequel aura lieu la contestation, sauf le recours au conseil d'Etat.

15. Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc; mais les frais d'adjudication seront à la charge du concessionnaire.

16. La concession ne sera valable et définitive qu'après que l'adjudication aura été homologuée par une ordonnance royale.

CHEMIN DE FER

DE MONTBRISON A MONTROND,

CONCÉDÉ EN VERTU D'UNE LOI PAR ADJUDICATION POUR 99 ANS.

Loi relative à la concession. — 26 *avril* 1833.

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder, avec publicité et concurrence, à la concession d'un embranchement du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, sur Mont-

brison à Montrond. — La durée de la concession n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf années; elle pourra comprendre un des accotements de la route départementale n° 1, de Lyon à Montbrison, laquelle devra conserver sur tout son développement une largeur d'au moins six mètres quatre-vingts centimètres. — Toutefois, les autorisations données par la présente loi resteront sans effet, si avant l'ouverture des concours, et à des conditions jugées par l'administration équivalentes au tarif du péage à eux concédé, les concessionnaires du pont de Montrond n'ont pas consenti à l'établissement du chemin de fer sur ce pont. Ces conditions, acceptées, seront insérées au cahier des charges.

2. Le cahier des charges prescrira les mesures nécessaires :

1° Pour que le service de la route et celui du chemin de de fer puissent s'effectuer sans gêne mutuelle;

2° Pour assurer les droits d'accession à la route des riverains dont les propriétés en seraient séparées par le chemin de fer;

3° L'administration fera les réglements nécessaires pour assurer la police et la sûreté de la voie publique;

4° Le maximum du droit à percevoir sur le chemin de fer ne pourra excéder 15 centimes par mille kilogrammes de marchandises, et par mille mètres de distance.

Ordonnance qui autorise l'adjudication des travaux du chemin de fer de Montbrison à Montrond. — 16 *novembre* 1834.

Louis-Philippe, etc. — Vu le projet de construction d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond, dans le département de la Loire; — Vu les pièces de l'enquête locale à laquelle ce projet a été soumis; — Vu les déclarations souscrites les 5 août 1832 et 16 juillet 1833 par les gérants de la compagnie du pont de Montrond; — Vu l'avis du préfet du département de la Loire en date du 27 jan-

vier 1834 ; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées en date du 28 février 1834 ; —Vu le devis ainsi que le cahier des charges, arrêtés et modifiés par notre ministre de l'intérieur, le 20 septembre 1834 ; — Vu la loi du 26 avril 1833 ; —Notre conseil d'Etat entendu ; —Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Il sera procédé avec publicité et concurrence à l'adjudication des travaux d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond, dans le département de la Loire, conformément au devis et au cahier des charges définitivement arrêtés, le 20 septembre 1834, par notre ministre de l'intérieur, et qui resteront annexés à la présente ordonnance.

Devis (novembre 1833).

Art. 1er. Le chemin de fer de Montbrison à Montrond partira de la Grenette de cette ville, située sur le côté gauche de la route départementale no 1er (route qui, sur ce point, fait partie de la promenade qu'on appelle le boulevart). A la sortie de la place, il traversera la route départementale pour prendre l'accotement de droite, qu'il suivra jusqu'au profil no 9, près de l'embranchement de la route départementale no 2, de Montbrison à Saint-Etienne. Là, il quittera le boulevart, traversera la contre-allée de droite, puis la route départementale no 2, en rasant de très-près les bâtiments de la caserne, et coupant ensuite le clos de Charlieu, il viendra s'appuyer contre le coteau du même nom, dont il suivra les contours jusqu'au point où il rejoindra la route départementale no 1er, vers le profil 31, au bas du clos Pluvey. — A partir de ce clos, le chemin de fer sera constamment tracé sur l'accotement sud de la route départementale no 1er jusqu'au profil 169, où il la quittera définitivement pour se raccorder par une courbe avec la direction du chemin de fer de la Loire au no 170. La longueur totale de ce tracé sera de 15,540m 30.

2. *Alignements et courbes.* — Le tableau suivant indique les divers alignements et les courbes de raccordement dont l'ensemble forme le tracé du chemin de fer, tel qu'il est indiqué sur les points ci-joints, et tel qu'il devra être exécuté, sauf quelques modifications dont il sera parlé ci-après. — Suit le tableau des divers alignements et courbes qui composent le tracé du chemin de fer avec le rayon des courbes et le chiffre de longueur du développement de chaque élément de ce tracé. — *Nota.* La longueur totale est comme plus haut de 15,540m 30.

3. *Pentes.* — Les pentes du tracé sont données par le tableau suivant en partant de Montbrison. — Suit le tableau de toutes les parties successives du chemin avec désignation des longueurs, pentes par mètre, pentes partielles et pentes totales. — *Nota.* Les plus fortes pentes, au nombre de six, sont supposées de 0m 01 par mètre. — La pente totale est de 33m 041.

4. *Doubles voies.* — Le chemin de fer sera à une seule voie sur toute son étendue, excepté aux points ci-après désignés, où il présentera des gares ou élargissements sur la longueur nécessaire pour le croisement ou stationnement des voitures. — Suit la désignation des emplacements et longueurs diverses des parties à double voie, dites gares, à établir pour croisement ou pour raccordement.

5. *Profils et largeur.* — Le chemin de fer de Montbrison à Montrond offrira comme celui de Saint-Etienne à Roanne, une largeur de voie de 1m 50 mesurée entre les rails, de milieu en milieu. Dans les parties où ce chemin ne sera pas placé sur l'accotement de la route, il aura en outre deux accotements de 0m 85 chacun, ce qui portera à 3m 20 sa largeur totale; dans les parties en déblai, il sera bordé par des fossés d'un mètre de largeur. Les talus de déblai seront coupés suivant une inclinaison de 45 degrés; ceux de remblai auront un et demi de base pour un de hauteur. — Dans les parties où le chemin de fer empruntera l'accotement de la route départementale, il occupera une largeur totale de 3m 75 savoir : — Pour la voie mesurée entre les

rails de milieu en milieu	1m	50c
Pour deux accotements de 0m 80 chacun . . .	1	60
Pour l'emplacement de la barrière, afin de faciliter le maintien des communications, pour les talus de déblai ou de remblai lorsque leur hauteur ne dépassera pas 0m 40; pour l'empatement des talus des murs de soutènement et l'épaisseur des parapets placés au-dessus de ces murs.	0	65
Total pareil.	3	75

Ces dispositions ne seront modifiées que sur les points ci-après : (Suit la désignation des divers rétrécissements que les localités imposent aux accotements du chemin de fer.)

6. *Elargissement de la route de terre, talus, murs de soutènement.* — Dans toutes les parties où le tracé du chemin de fer étant exécuté conformément aux dispositions de l'art. 2, il ne restera pas une largeur de 6m 80 à la route de terre, c'est-à-dire dans tous les points où cette route n'a pas actuellement 5m 00 de

largeur entre l'axe et le bord de l'accotement nord; cet accotement sera élargi de manière à lui donner ces dimensions. Dans les parties en remblai, les talus seront réglés à un et demi de base pour un de hauteur; et, dans les parties de déblai, il sera fait un fossé de 2^m 00 de large sur 0^m 66 de profondeur, et le talus sera réglé à 45 degrés. Les profils en travers et les plans du projet de chemin de fer indiquent tous les points où la route de terre doit être changée. — Du côté opposé à la route de terre, le chemin de fer sera bordé simplement par des talus de déblai ou de remblai, dressés conformément aux inclinaisons déjà indiquées, sauf sur la place de la Grenette à Montbrison, sur une longueur de 20^m 00 environ et à la sortie du pont de Montrond, le long des maisons Brossard et Joras, sur une longueur de 60^m 00, point où les talus sont remplacés par des murs. — Du côté de la route départementale, au contraire, partout où la hauteur du talus dépassera 0^m 40 en déblai ou en remblai, la construction des murs de soutènement sera nécessaire. — Ces murs, construits en maçonnerie de moellon, auront à leur base une épaisseur égale au tiers de leur hauteur; épaisseur qui se réduira à 0^m 60 en couronne. — Dans les parties où le chemin de fer se trouvera en déblai par rapport à la route de terre, le mur de soutènement sera surmonté d'un parapet de 0^m 40 d'épaisseur et 0^m 80 de hauteur. Ce parapet, en maçonnerie ordinaire, portera un recouvrement en pierre de taille de 0^m 25 d'épaisseur. — Dans les points où le chemin de fer sera au contraire en remblai, le mur de soutènement s'arrêtera à 0^m 30 en contre-bas de l'accotement du chemin de fer et sera couronné à cette hauteur par un bardeau en pierre de taille de 0^m 15 d'épaisseur. — Les parements de ces murs seront dressés suivant un talus d'un vingtième. — La longueur totale des murs à construire est de $5{,}016^m$ 00 et leur cube total de $4{,}623^m$ 66, non compris 249^m 77 de maçonnerie de pierre de taille.

8. *Elargissement des ponts, ponceaux et aqueducs; aqueducs nouveaux à établir.* — Sauf le pont de Merlieux et celui de Montrond, tous les ponceaux et aqueducs existant actuellement sur la route départementale devront être élargis, de manière à ce que leurs têtes correspondent d'un côté au bord de l'accotement de la route de terre, après que sa largeur aura été régularisée conformément à l'art. 6 ci-dessus, de l'autre côté, au bord de l'accotement du chemin de fer; ils auront ainsi 10^m 55 d'une tête à l'autre, cette distance étant mesurée d'équerre sur l'axe de la route. — Le tableau suivant indique la position de ces aqueducs et la quantité dont chacun d'eux doit être allongé. Il renferme aussi l'indication de tous les aqueducs nouveaux dont le chemin

de fer nécessitera l'établissement. — Suit le tableau des ponceaux ou aqueducs comme emplacement, dimensions, longueur, soit comme ouvrages neufs, soit comme prolongement. — *Nota*. La largeur est la seule dimension indiquée pour les ponceaux; cette largeur varie de 0m 40 à 1m 00.

9. *Allongement du pont de Merlieux*. — La voûte du pont de Merlieux, sur la rivière d'Ecotay, sera allongée à l'amont et à l'aval, de manière à ce que chaque côté les têtes se trouvent dans le même plan que les murs en retour : la largeur entre ces têtes sera alors de 9m 24. Cet élargissement se fera avec de la maçonnerie de pierre de taille de même nature et de même appareil que celle avec laquelle la voûte tout entière est construite. Pour cela, on commencera par démolir les deux têtes et les parements des retours, jusqu'aux angles extérieurs; on construira ensuite les nouvelles parties de la voûte qui se trouveront ainsi liées avec la partie ancienne, et les nouvelles têtes seront faites avec les voussoirs qui forment les têtes actuelles. — Ce travail exigera, y compris les changements à apporter dans les parapets, 22m 78 de maçonnerie de pierre de taille en reprise, 10m 82 de maçonnerie de pierre de taille avec matériaux neufs, et 5m 65 de maçonnerie ordinaire. — Le parapet du côté du chemin de fer, c'est-à-dire du côté d'amont, sera supprimé, et les rails seront posés sur les pierres mêmes qui forment le cordon.

10. *Pont sur le chemin de fer*. — Pour conserver la communication qui existe au pied de la rampe actuelle du pont de Montrond, entre les profils 149 et 150, il sera établi au travers du remblai du chemin de fer, en ce même point, un pont en charpente de 6m 00 d'ouverture avec culées en maçonnerie. Ces culées seront construites comme les murs de soutènement de cette partie du chemin de fer du côté de la route, sur laquelle elles seront placées à angle droit. Elles se tourneront ensuite d'équerre suivant la ligne du bord de l'accotement opposé du chemin de fer, sur une longueur de 5m 46; les angles des culées seront en pierre de taille. — Le plancher sera supporté par cinq poutrelles de 0m 30 sur 0m 25, espacées entre elles de 0m 70 de milieu en milieu; celles à l'aplomb desquelles doivent être placés les rails, seront renforcées par des sous-poutres de mêmes dimensions, faisant saillie de 1m 00 sur le nu des culées. — Sur ces poutrelles reposera immédiatement le platelage, composé de madriers de 0m 10 d'épaisseur.

11. *Traversée du pont de Montrond*. — Le parapet amont du pont de Montrond sera enlevé; et, après avoir refait les faces des bois et remplacé les pièces détériorées, il sera reposé, ainsi que le garde-grève, de manière à former la séparation des deux voies, c'est-à-dire à 1m 20 de l'axe du pont, l'épaisseur du parapet étant

en dehors de cette largeur. Le lien pendant seul sera supprimé. — A la place de cet ancien parapet sera posé un garde-corps neuf, semblable à ceux qui sont employés pour les tabliers des ponts suspendus, garde-corps qui sera fixé sur l'extrémité même des poutrelles, c'est-à-dire à 0m 225 en dehors du parapet actuel. Les diverses pièces de ce garde-corps seront : (suit le détail connu des trois longuerines et des croix de Saint-André avec boulons verticaux qui composent ce système de garde-corps.) — Dans l'espace occupé par le chemin de fer, le pavé sera enlevé et les rails seront posés sur des longuerines de 0m 10 sur 0m 15 fixées directement sur le plancher. Ce changement apporté au pont de Montrond exigera 20m 16 de charpente en reprise, 18m 90 de charpente neuve, et 795 k. 52 de fer forgé.

12. *Rails.* — Les rails seront formés par des barres de fer de 5m 00 de longueur, 0m 07 de hauteur totale, et d'une largeur moyenne d'environ 0m 018, façonnées au laminoir. Ces rails seront posés sur des dés en pierre de 0m 30 de hauteur et 0m 25 à 0m 30 de côté, espacés entre eux de 0m 67. Ils y poseront au moyen de coussinets en fonte du poids de 2 k. 60. Ces coussinets seront fixés dans les dés par deux chevilles en chêne de 0m 025 de grosseur et 0m 12 de longueur. Le rail sera assujetti par des coins en chêne. — Des coussinets de même forme, mais du poids de 3 k. 50 seront placés tous les 5 mètres à la jonction des rails. D'autres profils, suivant la destination qu'ils ont à remplir, seront employés pour les coussinets qui, dans les raccordements des doubles voies, assujettissent les rails et les aiguilles. — Pour la traversée des routes royales et départementales et des chemins vicinaux, sur une longueur ensemble de 200 mètres, les rails seront posés sur deux rangs continus de dalles jointives. — Dans ces parties le rail sera formé d'une simple bande de fer forgé de 0m 024 d'épaisseur sur 0m 05 de largeur. Cette bande, encastrée dans la pierre, y sera maintenue par des chevillettes de 0m 008 de grosseur et 0m 12 de longueur, avec tête fraisée, qui seront espacées entre elles de 0m 40. — Les dalles auront 0m 18 d'épaisseur moyenne et 0m 25 de largeur. Elles porteront, à côté du rail et du côté intérieur, un refouillement de 0m 07 de largeur et de 0m 037 de profondeur, destiné à recevoir le rebord de la roue des wagons, et la boue chassée de dessus le rail par la pression de cette même roue. — Dans la traversée du pont de Montrond, la forme et la pose des rails présenteront une autre modification. Ces rails seront posés sur des longuerines en bois de chêne ou de sapin, au moyen de deux chevillettes de 0m 008 de diamètre, qui traverseront un talon que les rails présenteront sur toute leur étendue. — La hauteur des rails sera de 0m 03, et leur épaisseur

moyenne de 0^m 029 ; ils seront façonnés au laminoir. — A la rencontre des chemins de service et des entrées particulières, les rails seront posés de la même manière que pour les parties voisines. Mais pour faciliter le passage, ils seront contre-butés de chaque côté par des traverses en sapin de 0^m 10 d'équarrissage.

13. *Accès des propriétés riveraines; communications coupées par le chemin de fer.* — En face de chaque chemin vicinal, chemin de service ou entrée particulière, devant lesquels le niveau du chemin de fer différera du niveau actuel de l'accotement, il sera établi des rampes d'accès, dont les pentes ne devront pas dépasser 0^m 06 par mètre pour les chemins vicinaux, et 0^m 10 pour les chemins de service et entrées particulières. En outre, la communication entre le chemin de fer et la route de terre devra se faire avec des pentes ou rampes qui ne dépassent pas ces deux limites. — (Un état détaillé joint au devis indique avec détail les dispositions particulières à ces diverses communications.) — Les largeurs de ces rampes d'accès devront être de 4^m 00 pour les chemins de service ou entrées particulières, et de 6^m 00 pour les chemins vicinaux.

14. *Ouvrages de terrassement.* — Le cube total des remblais qu'exigera l'établissement du chemin de fer est de $48{,}927^m$ 49 sur lesquels $21{,}185^m$ 08 proviendront des déblais, et le reste, $27{,}742^m$ 00 seront empruntés, soit dans le lit de la Loire, soit dans les terres qui bordent la route. Les transports de tous ces terrassements auront lieu au moyen de chemins de fer provisoires. — (Suivent deux tableaux. — Le premier indiquant en face de la désignation de chaque partie de route le développement du chemin à exécuter les cubes de déblais et de remblais nécessaires, tant pour l'élargissement de la route de terre, que pour l'établissement à neuf du chemin de fer. — Le deuxième indiquant les distances de transport de ces divers terrassements.)

15. *Barrières.* Dans toutes les parties du chemin de fer où il n'existera point de mur de soutènement, de déblai ou de remblai, sur une longueur totale de $11{,}519^m$ 83, le chemin de fer sera séparé de la route ordinaire par une barrière en bois de sapin de 0^m 80 de hauteur, formée par des poteaux de 0^m 15 d'équarrissage, espacés entre eux de 1^m 50, maintenus par une contre-fiche inclinée à 45 degrés et de mêmes dimensions, et surmontée par une lisse ou main courante de 0^m 15 sur 0^m 15. Les poteaux et les contre-fiches seront scellés en terre dans un massif de maçonnerie. Une barrière semblable sera également placée tout autour de la partie du chemin de fer, située sur la place de la Grenette et le long des maisons du bourg de Montrond, situées après la route royale n. 82, entre les profils 156 et 158. — Ces barrières seront

interrompues en face de toutes les communications actuelles, et sur une longueur égale à celle de ces communications.

16. *Empierrement de la route départementale.* — L'accotement nord de la route départementale sera recouvert d'un empierrement de 0m 20 sur toute sa largeur, qui est de 2m 50. Les matériaux pour la confection de cet empierrement seront, pour la partie comprise entre Montbrison et le profil n. 60, des cailloux quartzeux ramassés dans les terres qui avoisinent la route; pour le reste du chemin, des cailloux basaltiques ramassés dans le lit de la Loire. Tous ces matériaux seront tirés et cassés avec le plus grand soin, et les plus gros fragments devront passer en tous sens dans un anneau circulaire de 0m 06 de diamètre.

16. *Emplacement pour les dépôts des matériaux destinés à l'entretien de la route départementale.* — De 200 mètres en 200 mètres il sera établi, en dehors du fossé nord de la route départementale et joignant ce fossé, des gares ou entrepôts pour recevoir les matériaux, destinés à l'entretien de la route; ces gares, dont le sol sera mis au niveau de l'accotement de la route, présenteront chacune une surface de 10m carrés.

Cahier des charges.

Première partie. — Projet primitif (novembre 1833).

Art. 1. L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux ans, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer entre Montbrison et Montrond. Ce délai courra à dater de l'ordonnance royale qui approuvera la concession.

2. Le chemin de fer sera à simple voie, et présentera seulement de distance en distance, quelques gares ou élargissements pour le croisement des voitures marchant en sens contraire. Il pourra emprunter l'accotement de la route départementale n. 1, de Lyon à Montbrison, aux conditions qui seront ci-après détaillées.

3. L'adjudicataire sera tenu de se conformer aux dispositions du projet et du devis, arrêté par le directeur général des ponts-et-chaussées; néanmoins il pourra y proposer les modifications qu'il jugera convenables. Dans ce cas, il devra présenter, dans le délai de trois mois au plus, le projet de ces modifications, lesquelles pourront être approuvées par l'administration, si elles ne s'écartent pas des conditions générales prescrites par la loi du 26 avril 1833, relative à la concession de ce chemin de fer. — Le système des pentes du chemin de fer, et la position de l'axe de ce

chemin par rapport à l'axe de la route départementale, seront particulièrement susceptibles d'être modifiés, suivant les arrangements pris par l'adjudicataire avec les propriétaires riverains. — La forme des rails, leur pose et en général le système de construction de la voie de fer proprement dite, seront entièrement facultatifs pour la compagnie, qui, sous ce rapport, n'est assujettie à d'autres conditions, que celle d'adopter la même voie que sur le chemin de la Loire, afin de permettre la circulation des chars qui fréquentent ce dernier chemin. — Dans aucun cas l'adjudicataire ne pourra se prévaloir du montant de la dépense pour réclamer une indemnité quelconque.

4. En outre des dispositions indiquées à cet égard par le projet l'adjudicataire contracte encore l'obligation spéciale d'établir, à ses frais, des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans tous les endroits où les communications actuelles seront coupées, et de conserver aux propriétaires riverains la faculté d'accéder à la route de terre avec la même facilité que par le passé. Il assurera, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié ou suspendu par suite de ses travaux. Les prolongements qu'il sera obligé, en exécution des dipositions qui précèdent, de donner aux ponts, ponceaux ou aqueducs actuellement existants sur la route départementale, seront exécutés suivant les mêmes dimensions et dispositions, et avec la même espèce de matériaux que les parties anciennes de ces ouvrages. — D'ailleurs l'entretien des parties de ces ponts, ponceaux et aqueducs correspondant à l'espace occupé par le chemin de fer, tombera à la charge de l'adjudicataire, l'administration ne conservant que l'entretien des portions situées sur la route de terre.

5. Tous les terrains que l'adjudicataire serait dans l'obligation d'acquérir, en dehors de la surface occupée par la route, ses fossés et talus, tant pour l'élargissement du chemin de fer que pour l'élargissement de la route de terre, et même pour le rétablissement des communications interrompues, seront achetés et payés par lui de ses propres deniers. A cet effet, il se conformera aux dispositions de la loi du 7 juillet 1833. — Ces terrains, ainsi que les bureaux, magasins et tous autres bâtiments nécessaires pour l'exploitation du chemin de fer reviendront au Gouvernement à l'expiration de la concession, sans pouvoir être l'objet d'aucune répétition de la part de l'adjudicataire.

6. L'adjudicataire pourra se procurer les matériaux de remblai et d'empierrement dont il aura besoin pour l'exécution de ses travaux, en usant à cet égard de tous les droits dont l'administration fait elle-même usage pour les travaux de l'Etat; toutes les indemnités pour occupations temporaires ou détérioration de terrains,

en général pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payées par l'adjudicataire.

7. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état; les frais d'entretien, les réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, demeureront entièrement à la charge de l'adjudicataire.

8. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin, le Gouvernement lui concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans l'autorisation de percevoir pour tous frais quelconques, les prix de transport qui seront déterminés par l'adjudicataire.— La perception aura lieu par mille kilogrammes de marchandises et par distance d'un kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi chaque kilomètre entamé sera payé comme parcouru.—Pour le transport des voyageurs, l'adjudicataire pourra établir des voitures particulières propres à ce service. Le prix de ce transport sera réglé suivant l'espèce de voitures et la position des places, par un tarif dont la fixation sera faite par l'adjudicataire même, avec cette seule restriction que le taux du dernier tarifsera toujours un maximum qui ne pourra plus être dépassé dans les tarifs suivants. — Pour l'exécution de cette disposition, ces tarifs visés par l'administration seront affichés dans tous les bureaux du chemin de fer. — Le Gouvernement concède en outre gratuitement à l'adjudicataire, pour le nombre d'années ci-dessus fixé, toute la portion de la route départementale n° 1, sur laquelle le chemin de fer sera établi, en se conformant, pour l'étendue de cette concession, à l'article 3 ci-dessus.

9. La concession du chemin de fer sera dévolue à l'adjudicataire qui consentira au plus fort rabais sur le maximum du prix de transport sur les marchandises, maximum qui reste fixé à 15 centimes. — Au moyen du paiement des prix réglés définitivement par l'adjudication, l'adjudicataire sera tenu d'exécuter constamment à ses frais, avec soin, exactitude et célérité, le transport des matières quelconques qui lui sont confiées; toutefois, le transport des masses individuelles pesant plus de deux mille kilogrammes ne sera point obligatoire.

10. Faute par l'adjudicataire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le chemin de fer dans le délai fixé par l'article 1er, ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle, que la moitié au moins des ouvrages soit exécutée au bout de l'année, il encourra la déchéance, et il sera pourvu à la construction et à l'achèvement de ces mêmes travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier

des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — Le montant de cette adjudication sera remis à l'adjudicataire évincé; mais la partie non encore restituée du cautionnement restera acquise à l'Etat, à titre de dommages et intérêts.—La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cessation des travaux et les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

11. L'adjudicataire sera soumis à la surveillance et au contrôle de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages, que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées dans le présent cahier des charges.

12. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou des canaux qui traverseraient le chemin de fer, toutes dispositions convenables seront prises pour la conservation de ce chemin; mais les dommages qui, pendant la durée des travaux, pourraient résulter pour l'adjudicataire de la difficulté ou de la suppression momentanée des transports, ne pourront donner lieu de sa part à aucune demande en indemnité; pourvu néanmoins que chaque fois qu'il y aura lieu à suspension, elle n'excède pas le terme de vingt-quatre heures. — Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemin de fer, soit dans le bassin de la Loire, soit dans toute autre contrée voisine ou éloignée ne pourrait également fournir la matière d'une demande en indemnité.

13. L'adjudicataire s'oblige à doubler dans le mois qui suivra l'adjudication, le dépôt préalable de 15,000 francs qu'il aura fait pour être admis à soumissionner. Si à l'expiration du mois il n'a pas rempli cette obligation, l'adjudication sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal, à titre de dommages et intérêts. — Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, à mesure que l'adjudicataire aura exécuté des travaux pour des sommes équivalentes.

14. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre l'adjudicataire et les particuliers qui lui livreraient des objets à transporter resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires. — Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et l'adjudicataire, sur l'interprétation des clauses et conditions du

présent cahier des charges, elles seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire, sauf recours au conseil d'Etat.

15. Le présent acte ne sera passible pour frais d'enregistrement que du droit de 1 franc.

16. La concession ne sera valable et définitive qu'après que l'adjudication aura été homologuée par le ministre de l'intérieur.

Deuxième partie. — Modifications et additions (septembre 1834).

Art. 1er. Le concessionnaire sera libre de prolonger le chemin de fer jusqu'à la place Grenette à Montbrison, ou d'en fixer le point de départ en dehors de cette ville. Il aura également la faculté de choisir entre les tracés comparatifs exprimés sur les plans et qui s'appliquent à la sortie de Montbrison et à la sortie du pont de Montrond. Il pourra, s'il le juge convenable, faire fléchir la ligne du chemin de fer sur la droite à la rencontre de la maison du sieur Jacques Loy, et tourner sur la gauche la butte de Fontanes.

2. Il sera ajouté une septième gare au profil n° 58, en face de Merlieux, pour faciliter le croisement des wagons.

3. Il disposera comme il l'entendra, les pentes et contre-pentes du chemin, pourvu qu'elles n'excèdent pas un centième.

4. Il pourra déterminer à son gré la forme et les dimensions des rails, et la manière de les poser. Toutefois, dans la traversée des routes ou des chemins, les rails devront être posés sur des dés en pierre de taille, conformément aux dispositions de l'article 12 du devis.

5. Il suffira de construire les murs de soutènement en pierres sèches d'une épaisseur réduite égale aux deux cinquièmes de leur hauteur, et de les couronner en moellons posés de champ avec mortier hydraulique, à la hauteur de 0m 50 au-dessus du sol de la route la plus élevée. Le pied du mur, du côté de la route de terre devra être garni de chasse-roues en pierre.

6. Le concessionnaire pourra ne pas exécuter immédiatement la barrière indiquée à l'art. 15 du devis; mais il sera tenu néanmoins de l'établir à la première réquisition qui lui en sera faite par l'administration, si l'expérience en démontre la nécessité ou l'utilité.

7. L'empierrement, mis à la charge du concessionnaire, est réduit à une largeur égale à celle qui sera retranchée de la chaussée actuelle, par l'établissement du chemin de fer et par la saillie des chasse-roues posés au pied des murs de soutènement.

8. Le concessionnaire ne sera tenu d'exécuter les gares, prescrites par l'art. 17 du devis, qu'autant que l'administration en reconnaîtrait plus tard la nécessité ou l'utilité.

9. Les parapets, indiqués à l'art. 7 du même devis, pourront être remplacés par des barrières en bois.

10. La largeur du fossé, du côté du chemin de fer, pourra être réduite à 1m 45.

11. Le maximum du prix des places, dans les voitures destinées au transport des voyageurs, est fixé à un franc. Le concessionnaire reste libre de réduire ce prix ; mais du moment où il l'aura abaissé il ne pourra plus le relever qu'avec l'autorisation du Gouvernement, et sans jamais pouvoir excéder le maximum ci-dessus fixé.

12. Le chemin de fer sera exploité par des chevaux, l'emploi des machines locomotives y est interdit : mais cette interdiction pourra être levée plus tard, s'il est bien reconnu que la circulation des machines à vapeur peut être permise sans inconvénient, latéralement à la route de terre.

13. Conformément aux délibérations souscrites par la commission gérante de la compagnie du pont de Montrond, sous les dates des 5 août 1832 et 16 juillet 1833, le concessionnaire du chemin de fer acquittera au passage de ce pont, les droits suivants :

Pour chaque wagon chargé ou non chargé de marchandises.	»	70 c.
Pour chaque voiture employée au transport des voyageurs.	»	75
Pour chaque voyageur placé dans la voiture ou monté sur les wagons.	»	05

Les wagons chargés de marchandises ne pourront passer sur le pont qu'un nombre de deux à la fois, et avec un poids équivalent à celui de quatre tonnes. Les autres wagons qui feraient partie du convoi stationneront aux abords du pont jusqu'au moment où le passage des deux premiers sera effectué. — Au moyen du paiement des droits ci-dessus énoncés, la compagnie du pont de Montrond demeure chargée de toutes les dépenses d'entretien de ce pont. Toutefois, le concessionnaire du chemin de fer sera tenu de réparer, à ses frais, les dommages qu'il occasionnerait par négligence ou défaut de surveillance. — Le concessionnaire ne pourra réclamer de dommages-intérêts, dans le cas où le passage sur le pont serait interrompu pour cause de grosses réparations.

14. Le cautionnement sera restitué au concessionnaire en deux parties égales ; l'une, lorsque la moitié des travaux sera exécutée ; l'autre après la réception du chemin de fer.

15. Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur

réception en présence de commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si le concessionnaire a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées. Le procès-verbal de réception devra être soumis à l'approbation de M. le ministre de l'intérieur.

16. Le concessionnaire s'engage à se conformer à tous les réglements qui seront arrêtés par l'administration pour assurer la police, la sûreté, et, le cas échéant, la liberté de la circulation sur le chemin de fer.

17. Les frais de visite, de surveillance et de réception seront à la charge du concessionnaire. Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées, sur la proposition du préfet du département; et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

18. Le concessionnaire fera élection de domicile au chef-lieu du département de la Loire. Il ne pourra s'absenter qu'après avoir désigné à l'administration le fondé de pouvoir qui sera chargé, en son absence, de diriger les travaux et de recevoir les avertissements ou significations que l'autorité pourra être dans le cas de lui adresser.

Ordonnance qui approuve l'adjudication de l'établissement d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond. — 14 septembre 1835.

Louis-Philippe, etc. — Vu la loi du 26 avril 1833 qui autorise l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, des travaux d'établissement d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond, dans le département de la Loire; — Vu notre ordonnance en date du 16 novembre 1834, qui approuve, pour servir de base à cette adjudication, le cahier des charges arrêté le 20 septembre précédent, par notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur; — Vu le procès-verbal du concours ouvert, le 6 juin 1835, à la préfecture du département de la Loire; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui qui suit :

L'adjudication des travaux d'établissement d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond, faite et passée le 6 juin

1835 par le préfet du département de la Loire, au sieur Pierre Cherblanc, est et demeure approuvée.

En conséquence, les clauses et conditions de cette adjudication recevront leur pleine et entière exécution.

L'adjudicataire avait soumissionné sans aucun rabais, et aux clauses et conditions du cahier des charges.

Approbation de la société anonyme. — 31 *janvier* 1837.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. La société anonyme formée à Montbrison (Loire), pour l'établissement d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond, est autorisée.

Les statuts de la société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 18 février 1835, par-devant Me Martin et son collègue, notaires à Montbrison, lequel restera annexé à la présente ordonnance, sont approuvés, sauf la désignation différente énoncée à l'article suivant des statuts :

« ART. 4. Le capital de la société se compose : — 1° De » la subvention de cinquante mille francs accordée par le » Gouvernement ; — 2° De la subvention de vingt-cinq mille » francs accordée par la ville de Montbrison ; — 3° De la » somme de cent soixante-quinze mille francs montant de » cent soixante-quinze actions de mille francs chacune, sou- » missionnées par les sociétaires ; — 4° De la concession du » chemin de fer et de son droit d'exploitation, accordés par » la loi du 26 août 1833. — Ce capital sera représenté par » soixante-quinze actions, ayant droit chacune, après le ver- » sement de la somme de mille francs, à un cent soixante- » quinzième des produits de l'entreprise. »

2. La compagnie est substituée à tous les droits comme à toutes les obligations qui dérivent pour le sieur Cherblanc de l'adjudication passée à son profit le 6 juin 1835.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue d'adresser, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au préfet de la Loire et au greffe du tribunal de commerce de Montbrison.

5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui sera publiée au *Bulletin des lois*, insérée au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Loire.

Statuts.— Par-devant Me Martin et son collègue, notaires à Montbrison, furent présents MM. etc.— Lesquels, pénétrés depuis longtemps de l'avantage. pour l'arrondissement de Montbrison et pour la ville en particulier, qu'il soit établi un chemin fer de cette ville à Montrond, où il se joindrait avec celui de Roanne à Saint-Etienne, et par suite à celui de cette ville à Lyon, se sont dès lors occupés à chercher et préparer les moyens propres à y parvenir. —Leurs vues ayant été partagées par un assez grand nombre de personnes, chacune d'elles, ainsi que les comparants, souscrivent l'engagement formel de prendre, dans la société qui serait formée pour l'exécution de cet établissement, le nombre d'actions fixé par ce même engagement, au taux de mille francs chacune.— Qu'ayant ainsi assuré en majeure partie les fonds nécessaires pour faire face à la dépense, avec l'espoir fondé de trouver aisément, par d'autres soumissions ou autrement, ce qu'il manquera, ils ont sollicité auprès du Gouvernement la création de ce chemin : elle a en conséquence été accordée par une loi du 26 avril 1833; son plan et son tracé ont ensuite été faits et approuvés, le 20 septembre 1834, par M. le ministre de l'intérieur, qui régla en même temps, par un cahier de charges, les clauses et conditions de l'adjudication qui en serait passée. — Enfin par une ordonnance royale du 16 novembre dernier, cette adjudication a été ordonnée conformément au cahier des charges et au devis qu'il rappelle. — M. le préfet de ce département a en conséquence pris, le 30 décembre suivant, un arrêté, qui a été publié et affi-

ché, portant que le 12 février lors prochain il y serait procédé pardevant lui. — En cet état de choses, les comparants, toujours mieux persuadés que l'établissement en question est très-avantageux à la prospérité de l'arrondissement et de la ville de Montbrison, et dans la crainte que personne ne se présente pour en prendre l'adjudication, ont trouvé urgent et indispensable de régulariser en due forme l'association déjà convenue entre eux et les autres soumissionnaires dont il a été parlé; ses bases et ses statuts sont en conséquence arrêtés ainsi qu'il suit :

Titre Ier. *Fondation et but de la société.* — Art. 1er. Il est formé une société anonyme entre les comparants, sous le titre de *Compagnie du Chemin de fer de Montbrison à Montrond*, pour l'exécution et l'exploitation de ce chemin. — Feront partie nécessaire de cette société les personnes qui ont déjà souscrit l'engagement formel d'y prendre un nombre déterminé d'actions; celles qui n'en ont pas encore souscrit et qui voudront y adhérer en feront également partie.

2. Sa durée sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du jour de l'approbation des présents statuts par ordonnance royale.

3. Le siége de cette société est établi à Montbrison.

Titre II. *Fonds social.* — 4. Le capital de la société se compose : — 1° D'une somme de 250,000 francs, représentée par deux cent cinquante actions de 1,000 francs chacune; toutefois, vingt-cinq d'entre elles pourront être converties en demi-actions de 500 francs; — 2° De la concession du chemin de fer sur l'accotement de la route départementale n° 1, de Montbrison à Lyon, et de son droit d'exploitation, ainsi que le tout est accordé par la loi du 26 avril 1833 et par l'ordonnance du 16 novembre 1834.

5. Les comparants déclarent prendre le nombre d'actions ci-après, savoir :

(Suit la distribution des deux cent cinquante actions entre les sociétaires.)

6. Il est convenu que le versement du montant des actions et demi-actions, si tant est qu'il soit reconnu nécessaire d'en établir, s'effectuera par quart; le premier sera versé le premier jour du mois qui suivra celui de l'approbation des présents statuts, et les trois autres de deux en deux mois, à dater de cette époque; chaque versement se fera dans la caisse de M. le receveur général du département de la Loire, qui est choisi pour trésorier de la compagnie, avec lequel il sera ouvert un compte courant en débit et en crédit, avec les intérêts au taux qui sera réglé entre lui et le conseil d'administration.

7. Nul ne sera tenu de faire de versement de fonds au delà du

montant de l'action ou des actions qui lui appartiendront; tout appel de fonds est interdit.

Titre III. *Exécution des travaux.* — 8. Le conseil d'administration, dont il sera question ci-après, est autorisé à traiter avec tout entrepreneur présentant les capacités et garanties suffisantes pour l'entière confection du chemin et toutes les fournitures nécessaires, soit en masse, soit par parties divisées, tant pour les distances que pour les travaux manuels et les achats et fournitures de matières, aux prix, clauses et conditions, et dans la forme qu'il jugera convenable.

9. La surveillance de l'exécution des travaux, ainsi que l'examen et la réception des matériaux à y employer, sera confiée à telle personne que le conseil d'administration voudra choisir.

Titre IV. *Nature des actions.* — 10. Les actions entières de 1,000 francs et les demi-actions de 500 francs sont de la même nature; elles donneront un droit égal, mais proportionnel, au dividende à répartir entre elles du produit du chemin.

11. Elles ne seront délivrées qu'après l'achèvement du chemin, sa réception et sa mise en perception; en attendant, il sera délivré aux actionnaires des promesses d'actions nominatives, suivant le mode qui sera déterminé par le conseil d'administration.

12. A défaut, par les actionnaires, de verser les fonds aux époques fixées par l'article 6 ci-dessus, ils pourront y être contraints par les voies de droit, et comme pour créances entre particuliers. En ce cas, ils en devront l'intérêt à cinq pour cent, à compter du jour où le versement aurait dû être fait.

13. Les actions seront extraites d'un registre à souche, indiquant leur numéro d'ordre, et seront signées par deux membres du conseil d'administration. — Elles seront nominatives ou au porteur, selon que chaque actionnaire le désirera; celui-ci pourra à volonté opérer la transmutation de ses actions d'une de ces formes dans l'autre, mais elles seront indivisibles.

14. Les héritiers ou ayants cause d'un actionnaire ne pourront, à raison de son décès, procéder, en aucun cas, vis-à-vis de la société par voie d'apposition de scellés ou d'opposition, ni exiger aucun inventaire ou provoquer aucune licitation des objets et biens appartenant à la société.

15. La transmission d'une action ou d'une demi-action emporte toujours, à l'égard de la société, la cession des réserves acquises jusqu'au moment où elle a lieu, et celle du semestre courant du dividende résultant du partage des bénéfices nets.

Titre V. *Organisation de la Société.* — 16. La société est représentée, dans les différents cas prévus ci-après, par l'assemblée

générale de ses actionnaires et par un conseil d'administration.

17. L'assemblée générale se compose de la réunion de tous les actionnaires.

18. Pendant la confection des travaux, et jusqu'à la livraison totale du chemin de fer, il y aura une assemblée générale par année; elle aura lieu de plein droit le 2 mai, et se tiendra au domicile de la société, ou dans un local indiqué à ce domicile par le conseil d'administration.

19. Après la confection du chemin, il y aura également une assemblée générale par an, le 2 mai de chaque année : elle aura encore lieu de plein droit et sans convocation à domicile, si ce n'est pour la première fois; il en sera seulement donné avis dans le journal de Montbrison, et, à défaut, dans l'un de ceux de Saint-Etienne, quinze jours avant l'époque de la réunion.

20. Pour faire partie de l'assemblée générale, il faudra posséder en propre au moins une action entière ou deux demi-actions; être porteur et en représenter autant appartenant à d'autres actionnaires : par cela seul qu'on sera porteur du titre on sera considéré comme fondé de pouvoir.

21. La réunion de deux ou trois actions donnera droit à une voix; celle de cinq ou même de quatre actions, à deux voix; celle de six et de sept, à trois voix; celle de huit actions et au-dessus, à quatre voix, jamais à un plus grand nombre, quelque quantité d'actions dont on soit propriétaire ou porteur.

22. L'assemblée générale est présidée par celui de ses membres qui est le propriétaire du plus grand nombre d'actions, et, à nombre égal, par le plus âgé. — En cas d'absence ou de refus, par celui qui après lui possède le plus, et toujours par le plus âgé à nombre égal.

23. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents; elles devront être signées par le président, le secrétaire désigné par le président, et six actionnaires au moins.

24. L'assemblée ne peut délibérer si au moins la moitié plus une des actions n'y est pas représentée par leurs propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs.

25. Cependant si une première assemblée restait inhabile à délibérer, faute d'un nombre suffisant de membres présents, il en sera convoqué une seconde à un mois d'intervalle en la forme prescrite pour les assemblées extraordinaires; et cette seconde assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actions qui y sera représenté.

26. Des assemblées générales extraordinaires seront convo-

quées toutes les fois qu'il sera jugé nécessaire, soit par les membres du conseil d'administration, soit par une portion d'actionnaires, pourvu qu'elle représente collectivement un dixième de toutes les actions. Les convocations seront faites par lettres adressées à domicile pour les actions nominatives, et par des insertions dans le journal de Montbrison pour les actions au porteur, un mois au moins avant l'époque fixée pour la réunion. — Dans le cas où l'assemblée extraordinaire aura été provoquée sur demande par écrit par des actionnaires en nombre voulu, le conseil d'administration sera tenu d'en faire la convocation dans le délai d'un mois au plus tard, dans la forme ci-dessus prescrite.

27. Pendant les huit jours qui précéderont chaque assemblée générale ordinaire ou extraordinaire dûment convoquée, chaque actionnaire pourra prendre connaissance par lui-même au siége de la société et sans déplacement, de tous les registres et papiers pouvant servir à la rédaction des comptes de gestion de l'administration.

28. Les attributions des assemblées générales, soit ordinaires, soit extraordinaires, sont les suivantes : — 1° Entendre et arrêter les comptes que le conseil d'administration devra leur rendre, des travaux et de la situation des affaires de la société, du mouvement et de l'emploi des fonds versés par les actionnaires, des charges de l'entreprise, de ses produits et de ses résultats annuels ; — 2° Nommer les remplaçants des membres qui, selon les réglements ci-après établis, doivent sortir périodiquement du conseil d'administration ; — 3° Prononcer sur les cas de toute nature qui leur seront soumis par le conseil d'administration, et qui ne seraient pas spécialement réglés par les présents statuts, comme aussi entendre et discuter les réclamations qui pourraient être élevées par quelques-uns des membres présents.

29. Jusqu'à l'époque de la livraison complète du chemin de fer, lorsque l'assemblée générale aura entendu les comptes du conseil d'administration, elle nommera dans son sein trois commissaires pour les examiner et en faire leur rapport à l'assemblée générale suivante, ou, s'ils le jugent convenable, à une assemblée extraordinaire spécialement convoquée pour cet objet par le conseil d'administration, dans le délai d'un mois, sur la réquisition par écrit des commissaires, ou au moins de deux d'entre eux en cas de non-unanimité.

30. Après la confection des travaux, l'assemblée générale continuera de nommer chaque année trois commissaires pour examiner les comptes du conseil d'administration et faire ce qui est réglé par l'article précédent.

Titre VI. *Du conseil d'administration.* — 31. Les affaires de la société seront gérées par un conseil d'administration dont la composition est fixée par les articles suivants.

32. Il y aura sept administrateurs titulaires, qui seront nommés par la première assemblée générale qui aura lieu après l'approbation des présents statuts.

33. Si un administrateur titulaire vient à manquer par démission ou décès, les membres restant du conseil lui choisiront un remplaçant parmi les actionnaires; il restera en fonctions jusqu'à l'époque de la première assemblée générale, qui pourvoira au remplacement définitif.

34. Après la confection du chemin de fer, le renouvellement du conseil d'administration s'opérera périodiquement par année, à raison d'un tiers pour chacune; néanmoins, comme le nombre des administrateurs ne peut se diviser dans cette proportion, ce renouvellement n'aura lieu que pour deux d'entre eux, chacune des deux premières années; il sera de trois pour la troisième, et ainsi de suite. — Pour la première fois, les membres remplacés seront tirés au sort; il en sera de même pour la seconde, mais seulement entre les membres qui étaient restés en place; pour la troisième et les suivantes, ce seront ceux restant encore de la première création; après cela ce sera toujours les plus anciens nommés. — Tout membre sortant pourra être réélu.

35. Le conseil d'administration s'assemble dans le lieu par lui choisi pour le siége de la société; il règle lui-même son mode de délibération; seulement, pour être valable, toute délibération exige le concours de quatre au moins des administrateurs; en cas de partage des voix, celle du président sera prépondérante.

36. Les délibérations du conseil d'administration seront inscrites sur un registre spécial et signées par tous les membres qui y auront pris part.

37. Durant la confection des travaux, le conseil nomme et choisit les employés et agents nécessaires pour ses propres opérations; il détermine les formes de la comptabilité, règle la forme des actions et promesses d'actions, ainsi que le mode de leur délivrance ou de leurs transferts ou transmutations.

38. Lorsque le chemin de fer sera en état d'être livré au public, le conseil d'administration réglera le mode de perception qui devra lui être appliqué, et désignera les ingénieurs ou directeurs qui devront indispensablement être attachés à son exploitation; il déterminera alors le nombre et les qualités, fonctions, traitements et le mode de responsabilité des employés nécessaires à l'entreprise; il pourra en tout temps suspendre, destituer, remplacer tous les employés et fonctionnaires qu'il aura nommés.

— Néanmoins, à l'égard des agents supérieurs, ce droit ne pourra être exercé qu'à la majorité des deux tiers des voix des administrateurs. — Le conseil rendra compte de toutes ses opérations à l'assemblée générale, lors de la convocation périodique réglée par les présents statuts.

39. Le conseil d'administration fera dresser tous les ans, pour le 2 mai, un état de situation et un inventaire général et bilan de la société ; ces états, inventaire et bilan, seront présentés aux assemblées générales de cette époque.

40. Les actions et poursuites de la société seront exercées devant les tribunaux et autorités, au nom et à la diligence du conseil d'administration.

41. Les membres du conseil d'administration ne sont responsables que du mandat qu'ils ont reçu, et ne contractent, en raison de leurs fonctions, aucun engagement solidaire ni même individuel, relativement aux obligations de la société; leurs fonctions sont gratuites ; toutefois, si le conseil jugeait à propos de faire faire par l'un d'eux un voyage hors de l'arrondissement de Montbrison les frais du déplacement seront à la charge de la compagnie, et réglés par le conseil comme frais de gestion.

Titre VII. *Charges de la société, manière de les acquitter, fixation des bénéfices nets.* — 42. Les charges de la société sont les impôts, les frais d'administration, de perception et d'entretien pour la continuation du service du chemin.

43. Tant que le chemin de fer ne donnera pas des produits utiles supérieurs à l'intérêt à quatre pour cent du montant total des actions, les produits seront intégralement répartis entre les actionnaires; mais lorsqu'ils dépasseront ce taux il sera prélevé un dixième de l'excédant pour former un fonds de réserve, qui sera ensuite réparti lui-même lorsqu'il s'élèvra à cinq pour cent du capital social.

Titre VIII. *Constructions nouvelles. Accroissement du matériel. Reconstruction de partie du chemin.* — 44. Au cas où il serait jugé, soit convenable, soit nécessaire, à des époques postérieures à la livraison de ce chemin de fer, d'accroître le matériel ou de reconstruire tout ou partie du chemin, les dépenses à faire pour ces objets seront d'abord acquittées sur le fonds de réserve créé par l'article précédent. — En cas d'insuffisance de ce fonds, elles seront prélevées sur les bénéfices ou produits nets à distribuer. — Les sommes ainsi prélevées sur les bénéfices ne seront pas considérées comme des augmentations du capital primitif, et par conséquent il n'en sera pas payé d'intérêts sur les produits ultérieurs.

Titre IX. *Dissolution et liquidation de la société.* — 45. Dans

tous les cas de dissolution, l'assemblée générale réglera le mode de la liquidation.

Titre X. *Election de domicile.* — 46. Pour l'exécution des présentes, domicile est élu par les comparants dans le local où sera fixé le siége de la société. Tout actionnaire est censé, à ce seul titre, y avoir pareillement élu domicile.

Titre XI. *Dispositions générales.* — 47. L'adjudication du chemin de fer étant fixée et annoncée par affiches publiques de la part de l'autorité pour avoir lieu à une époque prochaine, et les comparants étant dans l'intention, par les motifs exprimés plus haut, de s'en rendre adjudicataires, ils désignent M. Cherblanc, ancien notaire à Montbrison, pour se présenter et prendre l'adjudication pour et au nom de la société, mais seulement aux clauses et conditions réglées par l'ordonnance royale du 16 novembre dernier, tout pouvoir lui étant donné à ce sujet.

48. Toutefois comme l'avantage et la prospérité de ce chemin seraient à peu près nuls, ou du moins pourraient être essentiellement aggravés si un traité n'était fait avec la compagnie de celui de Roanne à Andrezieux, pour régler les rapports et droit de passage de l'un sur l'autre sans déchargement; il est convenu et arrêté que MM. Rater, de Maux, Guerre, Dulac, Duchavalard, Levet et de Soultrait, membres de la commission, nommés dans l'assemblée des comparants en date du 6 du mois, s'occuperont de parvenir à faire ce traité aux conditions qu'ils jugeront les plus convenables à la société, approuvant dès à présent ce qu'ils auront fait. — En conséquence, si à l'époque du 2 juin prochain ce traité n'avait pas encore pu être conclu, arrêté et signé de part et d'autre, M. Pierre Cherblanc, chargé de prendre l'adjudication, serait tenu de s'en dispenser. — Telles sont les conventions des comparants, et auxquelles les personnes qui y adhéreront seront tenues de se conformer.

CHEMIN DE FER
D'ALAIS A BEAUCAIRE,
CONCÉDÉ PAR UNE LOI, APRÈS ADJUDICATION, A PERPÉTUITÉ.

Loi du 29 *juin* 1833.

ART. 1er. L'adjudication passée au profit des sieurs Talabot, Veaute, Abric et Mourier, à la charge par eux d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer d'Alais à Beaucaire, est approuvée. — Toutes les clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges accepté par lesdits sieurs Talabot, Veaute, Abric et Mourier, ainsi que dans la soumission qu'ils ont souscrite le 11 mars 1833, recevront leur pleine et entière exécution.

2. Les concessionnaires seront tenus de se soumettre aux réglements d'administration publique qui interviendront dans l'intérêt de la police et de la sûreté de la circulation. —Ces réglements détermineront, d'après une enquête préalable, les lieux de chargement et de déchargement qu'il est nécessaire d'établir dans l'intérêt public des riverains.

Cahier des charges.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq ans à dater de l'ordonnance royale qui approuvera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Alais à Beaucaire. — Ce chemin de fer aura généralement une seule voie. On établira de distance en distance des gares ou élargissements pour que les voitures allant en sens contraire, puissent se croiser facilement. La longueur totale de ces gares ou élargissements devra être égale au moins au cinquième du développement entier du chemin.

2. La compagnie se conformera aux dispositions du tracé dont elle fera faire les études à ses frais et par des agents de son choix, et dont elle sera tenue de terminer les projets dans le délai d'un an, à dater de l'ordonnance précitée de concession. Elle remettra ces projets au préfet du Gard qui les transmettra avec son avis au directeur général des ponts-et-chaussées. Ils seront ensuite

soumis à l'approbation de Sa Majesté, par le ministre secrétaire d'Etat du commerce et des travaux publics. — Dans aucun cas, la compagnie ne pourra se prévaloir du montant de la dépense pour réclamer aucune indemnité quelconque.

3. Elle contracte, en outre, l'obligation spéciale d'établir, à ses frais, des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans les endroits où les communications qui existent actuellement seront coupées par le chemin, et d'adapter aux points de traversée, une forme de barreau telle qu'il n'en résulte aucun obstacle sensible à la circulation des voitures. Elle assurera également à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait suspendu ou modifié par les ouvrages dépendants de cette entreprise. Les aqueducs qui seront construits, en conséquence de cette clause, sous les routes royales ou départementales, seront nécessairement en maçonnerie. — Si le chemin rencontre des cours d'eau navigables ou flottables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave par le fait des travaux, et qu'il puisse se continuer après, comme il avait lieu avant ces travaux.

4. Pendant la durée des travaux, la compagnie sera tenue de se soumettre au contrôle de l'administration, ce contrôle ne s'exercera pas sur les détails particuliers de l'exécution des ouvrages, il n'aura d'autre objet que d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions générales qui lui sont obligatoirement prescrites.

5. Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception en présence de commissaires que l'administration désignera à cet effet et qui seront chargés de reconnaître si la compagnie a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées. Le procès-verbal de réception devra être soumis à l'approbation du ministre du commerce et des travaux publics.

6. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, aux lieux de chargement et de déchargement dont le nombre et la surface seront ultérieurement déterminés, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie sur ses propres deniers. A cet effet, elle se conformera aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. En conséquence, lorsque le tracé du chemin aura été définitivement approuvé par une ordonnance royale, ainsi qu'il est dit à l'article 2 du présent cahier des charges, elle fera lever le plan terrier indiqué dans l'article 5 de la loi précitée du 8 mars

1810. Les autres formalités ordonnées par les articles 6, 7, 8, 9 et 10 du titre II de la même loi, seront également observées. — Si les propriétaires et la compagnie concessionnaire ne s'accordent pas sur les prix des fonds ou bâtiments à céder, il y sera pourvu par les tribunaux. L'expropriation sera provisoire à la diligence de M. le préfet, conformément aux titres III et IV de ladite loi du 8 mars 1810; mais tous les frais de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités seront payés des deniers de la compagnie.

7. La compagnie pourra se procurer les matériaux de remblais et d'empierrements dont elle aura besoin pour la construction du chemin de fer, en usant à cet égard de tous les droits dont l'administration fait elle-même usage pour l'exécution des travaux de l'Etat. Elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés aux entrepreneurs de travaux publics, à charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture.

8. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payés par la compagnie.

9. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, les frais d'entretien, les réparations soit ordinaires, soit extraordinaires, demeureront entièrement à la charge de la compagnie. — Tous les ans il sera fait une visite du chemin par un commissaire que l'administration désignera et qui examinera l'état des travaux, notamment les points de contact du chemin avec les routes royales, départementales ou vicinales et les cours d'eau qu'il rencontre dans son développement.

10. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin, le gouvernement lui concède à perpétuité l'autorisation de percevoir pour tous frais quelconques les droits qui seront déterminés par l'adjudication. — Ces droits seront perçus par mille kilogrammes de marchandises et par distance de mille mètres sans égard aux fractions de distance. Ainsi mille mètres entamés seront perçus comme s'ils avaient été parcourus. — La présente concession sera dévolue à la compagnie qui consentira au plus fort rabais sur le maximum de ces droits fixé comme il suit :

A la descente. — Pour la houille	10 c.
Pour les autres marchandises	15

A la remonte. — Pour toute espèce de marchandises à. 17 c.

On entend par la descente, le trajet ou une portion du trajet d'Alais à Beaucaire, et par la remonte, le trajet ou une portion du trajet de Beaucaire à Alais. — Au moyen du paiement des droits, tels qu'ils seront réglés définitivement par l'adjudication, la compagnie concessionnaire sera tenue d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. Toutefois le transport des masses indivisibles, pesant plus de deux mille kilogrammes, ou des marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèseraient pas deux cents kilogrammes, ne sera pas obligatoire.

11. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient la ligne du chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et au service du chemin. — Toute exécution et toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire du chemin qui fait l'objet de la présente concession.

12. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances et la cote en sera calculée, comme pour les canaux, dans les proportions assignées aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

13. La compagnie s'oblige à doubler dans le mois qui suivra l'adjudication le dépôt préalable de 200,000 francs qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner. Si, à l'expiration du mois, elle n'a pas rempli cette obligation, l'adjudication sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages-intérêts. — Le cautionnement pourra être déposé en numéraire ou en inscriptions de rente, cinq, quatre ou trois pour cent (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt même et l'un et l'autre seront rendus par cinquième proportionnellement à la dépense des travaux exécutés, de telle sorte que le dernier cinquième ne soit restitué qu'après

l'achèvement de l'entreprise et la réception entière et définitive des ouvrages.

14. Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure d'avoir construit et terminé le chemin de fer dans le délai fixé par l'article 1er et d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance; et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, de terrains achetés et de la partie non restituée du cautionnement. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — Le concessionnaire évincé recevra des nouveaux soumissionnaires la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux, terrains et partie de cautionnement. — Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans succès, le concessionnaire demeurera définitivement déchu. Les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés seront vendus aux enchères publiques; le prix de cette vente et la partie non restituée du cautionnement seront employés jusqu'à due concurrence, à faire disparaître toute cause de préjudice pour le pays résultant des travaux déjà exécutés; l'excédant s'il en existe, sera remis au concessionnaire évincé, sauf les droits que les tiers pourraient avoir à exercer.— La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux proviendrait de force majeure.

15. La compagnie sera tenue de payer à titre de remboursement d'avances et de récompense de peines et soins, à M. Talabot, auteur de l'avant-projet du chemin de fer, une somme de quinze mille francs.

16. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre la compagnie et les particuliers qui lui livreraient des objets à transporter, resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires. — Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et la compagnie sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, elles seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf le recours au conseil d'Etat.

17. Le présent ne sera passible pour frais d'enregistrement que du droit fixe de un franc.

18. La concession ne sera valable et définitive qu'après que l'adjudication aura été homologuée par une ordonnance royale.

Les adjudicataires ont soumissionné aux clauses et conditions du cahier des charges sans aucun rabais.

Appr bation du tracé. — Ordonnance du 19 *octobre* 1835.

Louis-Philippe, etc. — Vu la loi du 29 juin 1833 qui approuve l'adjudication faite au profit des sieurs Talabot, Veaute, Abric et Mourier, à la charge par eux d'exécuter à leurs frais, risques et périls, moyennant la concession à perpétuité d'un droit de péage, un chemin de fer d'Alais à Beaucaire par Nîmes ; — Vu l'article 2 du cahier des charges, qui a servi de base à l'adjudication ; — Vu les plans du tracé dudit chemin de fer, et le mémoire à l'appui remis, le 28 juin 1834, à M. le préfet du Gard, par lesdits sieurs Talabot, Veaute, Abric et Mourier ; — Vu le rapport de l'ingénieur en chef du département, en date du 1er avril 1835 ; — Vu la lettre du préfet du Gard, en date du 6 avril suivant ; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, en date du 30 juin 1835, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Le tracé général du chemin de fer d'Alais à Beaucaire par Nîmes est approuvé, tel qu'il est indiqué par des lignes rouges sur les trois feuilles de plans annexés à la présente ordonnance.

Les concessionnaires seront tenus, toutefois, de se conformer aux dispositions indiquées, dans l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées ci-dessus visé, du 30 juin 1835. — Ils ne pourront procéder à l'expropriation des terrains et bâtiments nécessaires à l'emplacement dudit chemin, qu'après avoir rempli les formalités prescrites par le titre II de la loi du 7 juin 1833.

CHEMIN DE FER

D'ALAIS A LA GRAND-COMBE.

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE, DIRECTEMENT, POUR 99 ANS.

Concession. — 12 *mai* 1836.

Louis-Philippe, etc. — Vu la demande formée le 20 mars 1833 par les sieurs Veaute, Abric et Mourier, à l'effet d'être autorisés à établir un chemin de fer s'embranchant à Alais, sur le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, et en se prolongeant jusqu'aux mines de houille de la Grand-Combe; — Vu les plans, devis et projet de tarif y annexé; — Vu l'arrêté du préfet du Gard, en date du 10 avril 1833, ordonnant suivant, l'ordonnance du 28 février 1833 alors en vigueur, l'ouverture d'une enquête publique sur l'avant-projet, et désignant les membres et le président de la commission d'enquête; — Vu les registres d'enquête ouverts à la préfecture de Nîmes et à la sous-préfecture d'Alais, ne contenant aucune opposition à l'établissement du chemin de fer projeté; — Vu le procès-verbal de la délibération de la commission d'enquête, ledit procès-verbal en date du 27 juin 1833; — Vu l'avis du tribunal de commerce d'Alais en date du 13 juillet suivant, et celui du conseil d'arrondissement du 15 du même mois; — Vu l'avis du sous-préfet de l'arrondissement d'Alais du 27 juillet 1833; — Vu les observations présentées le 27 juin 1833 par les soumissionnaires; — Vu l'avis en forme d'arrêté du préfet du Gard, en date du 23 novembre 1833; — Vu l'avis, en date du 24 janvier 1834, du conseil général des ponts-et-chaussées demandant la production de nouveaux renseignements; — Vu les plans, profils et autres documents fournis par les soumissionnaires le 10 mai 1834; — Vu le rapport de l'ingénieur en chef du département du Gard du 23 juin 1334; — Vu la lettre d'envoi du préfet du Gard, du 2 septembre suivant; — Vu l'avis définitif du conseil général des ponts-et-chaussées du 7 octobre 1834; — Vu l'article 3 de la loi du

7 juillet 1833 ; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les sieurs Veaute, Abric et Mourier sont autorisés à exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer d'Alais aux mines de houille de la Grand-Combe (Gard), conformément aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé le 30 avril 1836 par notre ministre du commerce et des travaux publics. — Ce cahier des charges restera annexé à la présente ordonnance.

Cahier des charges.

Art. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance de concession, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Alais à la Grand-Combe, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer s'embranchera sur le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, sur la rive gauche du Gardon, au-dessous de la première de ces deux villes : il passera sous la route royale no 106, de Nîmes à Moulins, suivra ensuite la rive gauche du Gardon, en se tenant au moins à soixante centimètres au-dessus des plus fortes crues de cette rivière, et se terminera à trois cent quatre-vingt-dix mètres environ au-dessus du lieu dit la Tranche. — La pente maximum du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

3. Le concessionnaire se conformera aux dispositions du tracé définitif, dont il fera faire les études à ses frais, d'après les indications de l'article précédent, et qu'il sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure dans le délai de six mois, à dater de l'ordonnance de concession. A l'appui de ce tracé il joindra un profil en long, un certain nombre de profils en travers, et le tableau des pentes et rampes, l'indication des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement, un état des ouvrages d'art, enfin un devis explicatif comprenant la description des travaux à entreprendre. — En cours d'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer les modifications qu'il pourrait juger utiles d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son dévelop-

pement, sauf dans les parties où des gares devront être établies, comme il est dit à l'article 7.

5. La distance entre les bords intérieurs des rails ne pourra être moindre d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44), et celle comprise entre les faces extérieures des rails ne pourra être de plus d'un mètre cinquante-six centimètres (1m 56).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins neuf gares entre Alais et la Grand-Combe, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces neuf gares seront placées en dehors de la voie, et alternativement de chaque côte de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés, de concert entre le concessionnaire et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m), dont six pour le passage des voitures et deux pour les trottoirs. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de six mètres (6m) au moins; la largeur entre les parapets sera de quatre mètres (4m), et la hauteur de ces mêmes parapets d'un mètre trente centimètres (1m 30).

10. Lorsque le chemin devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour une route royale, à sept mètres (7m) pour une route départementale, et à six mètres (6m) pour un chemin vicinal.

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées en l'article 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clé, au-dessus des eaux, elles seront

déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer : ils pourront être aussi construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des arches en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder quatre centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements de routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins, de plus de trois centimètres (0^m 3) ; les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien payé par le concessionnaire sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales ou départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour le concessionnaire, à la rencontre des routes royales et dé-

partementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et des ponts provisionnels seront construits, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux.

18. Les souterrains destinés au passage du chemin de fer, auront quatre mètres (4^{m}) de largeur entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres (5^{m}) au moins de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains sont ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, l'adjudicataire sera tenu de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières, par des treillages et des haies, ou des poteaux avec lices, ou des fossés avec levées en terre. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire. — Le concessionnaire est substitué aux droits comme il est soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et les réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Il pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer. Il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et des matériaux, des priviléges accordés, par les mêmes lois et réglements, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture

sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant de travaux, seront supportés et payés par le concessionnaire.

24. Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration designera. — Le procès-verbal de vu des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transports ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire, et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances ; il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et antres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge du concessionnaire. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, l'adjudicataire demeure soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

28. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par le concessionnaire. — Ces frais seront reglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines,

sur la proposition du préfet du département, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29. Dans les trois mois qui suivront l'ordonnance de concession, le concessionnaire sera tenu de porter à 150,000 francs, le dépôt de 75,000 francs qu'il aura dû effectuer à l'appui de sa soumission; ce dépôt, qui deviendra le cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué en numéraire ou en inscriptions de rente cinq, quatre ou trois pour cent (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

30. Si dans le délai d'une année, à dater de l'ordonnance de concession, le concessionnaire ne s'est pas mis en mesure de commencer les travaux, et s'il ne les a pas effectivement commencés, il sera déchu de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure, ni notification quelconque. — Les plans généraux et particuliers, les devis estimatifs, les nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et par les soins du concessionnaire, deviendront la propriété du Gouvernement : moyennant la remise et l'abandon de ces divers documents, dans le délai d'une année, la moitié du cautionnement déposé sera restitué au concessionnaire ; l'autre moitié deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par quart et à mesure que le concessionnaire aura exécuté des travaux pour une somme double.

31. Faute par le concessionnaire d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans le délai fixé par l'article premier; faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — Le concessionnaire évincé recevra de la nouvelle compagnie con-

cessionnaire, la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits à la présente concession, excepté, cependant, pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont il conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 34, à la charge par lui, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants, de la loi du 7 juillet 1833; et d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, il n'a pas satisfait à toutes ces obligations, il y sera contraint par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront asssimilés aux propriétés bâties dans la localité.

33. L'administration arrêtera, de concert avec le concessionnaire, ou du moins après l'avoir entendu, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de l'adjudicataire. — Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour le concessionnaire, et pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sur la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'ordonnance de concession, l'au-

torisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que le prix de transport ne sera dû au concessionnaire, qu'autant qu'il effectuera lui-même ce transport, à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distances : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de cinq kilomètres, le droit sera perçu comme pour cinq kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions du poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes; tout poids compris entre deux cents et trois cents kilogrammes, paiera comme trois cents kilogrammes.

TARIF.	PRIX DE		TOTAL.
	péage	transport	
Voyageurs : par personne et par kilomètre (non compris le dixième du prix des places dû au trésor), à la remonte comme à la descente . .	0 08	0 04	0 12
Houille et minerai de fer : par tonne et par kilomètre, à la remonte comme à la descente . .	0 07	0 05	0 12
Marchandises de toute autre nature, par tonne et par kilomètre :			
A la remonte	0 09	0 08	0 17
A la descente.	0 09	0 06	0 15
Voitures sur plate-forme, à la remonte comme à la descente.	0 18	0 10	0 28
Machines locomotives avec ou sans chariot, soit qu'elle remorque un convoi, soit qu'elle soit remorquée elle-même.	0 18	»	»
Et par tonne de son poids réél :			
A la remonte.	»	0 07	«
A la descente.	»	0 05	»
Chaque wagon, chariot ou autre voiture, destiné au transport sur le chemin de fer et y passant à vide :			
A la remonte.	0 08	0 06	0 14
A la descente.	0 08	0 04	0 12
Les mêmes wagons ou voitures paieront comme voitures à vide, indépendamment du poids qui serait dû pour leur chargement, toutes les fois que ce chargement ne sera pas d'une tonne au moins.			

35. Les droits de péage et le prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables : — 1° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes; — 2° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille kilo-

grammes. — Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — L'adjudicataire ne pourra être contraint à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

36. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingot, soit monnayés ou travaillés, ou plaqués d'or ou d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envoi pesant ensemble deux cents kilogrammes et au delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec l'adjudicataire.

37. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tours de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées dans les lieux désignés pour le chargement. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins appartenant au concessionnaire, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

38. Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

39. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les terrains et ouvrages désignés au plan cadastral mentionnés dans l'article 26 ; il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. Toutefois, à cette époque, le tarif des droits à percevoir sera réduit à la proportion nécessaire pour couvrir les frais d'entretien et d'amélioration, s'il

y a lieu, ainsi que ceux d'administration et d'exploitation. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissement aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et généralement tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre sais e-arrêt sur les revenus du chemin de fer et toutes ces dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnement de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conserve la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

40. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

41. Toute exécution ou toute autorrisatin ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

42. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer d'Alais à la Grand-Combe, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — Le concessionnaire du chemin de fer d'Alais à la Grand-Combe ne pourrra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer d'Alais à la Grand-Combe. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

43. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et reciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine seront à la charge du concessionnaire du chemin de fer.

44. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverse souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire du chemin de fer.

45. Le concessionnaire fera élection de domicile à Alais ou à Nîmes; il ne pourra s'absenter qu'après avoir désigné à l'administration un fondé de pouvoir, pour recevoir en son absence les notifications de toute nature que l'autorité pourra être dans le cas de lui adresser. — En cas de non-élection de domicile à Alais ou à Nîmes, ou de non désignation d'un fondé de pouvoir, toute notification et signification adressée au concessionnaire sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture du département du Gard.

46. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au conseil d'Etat.

47. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Loi du 17 *juillet* 1837, *relative à l'exécution des chemins de fer d'Alais à Beaucaire et d'Alais aux mines de la Grand-Combe.*

Art. 1er. La convention provisoire passée le 29 avril 1837 et la convention additionnelle passée le 27 mai suivant entre le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et la société des mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard, et par lesquelles l'Etat consent à prêter à ladite so-

ciété une somme de six millions, pour concourir à l'exécution des chemins de fer sus-mentionnés, sont approuvées, sauf les modifications énoncées ci-après :—Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la société des mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard, stipulées dans lesdites conventions, recevront leur pleine et entière exécution, à l'exception de celle qui fixe l'intérêt à trois pour cent. Cet intérêt sera de quatre pour cent. — L'engagement pris par les concessionnaires envers l'Etat pour la fourniture des houilles, sera dans tous les cas obligatoire pendant quatorze années à dater de l'achèvement des travaux. — Les deux conventions ci-dessus mentionnées resteront annexées à la présente loi.

2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, un crédit de cinq cent mille francs (500,000 fr.) sur l'exercice 1837, et de quinze cent mille francs (1,500,000 fr) sur l'exercice 1838, pour effectuer le paiement des premiers termes du prêt autorisé par l'article précédent.

3. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen du fonds extraordinaire créé pour les travaux publics.

Convention provisoire entre le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce au nom du Gouvernement, et les sieurs Jules, Léon et Paulin Talabot, Veaute, Abric et Mourier, au nom de la société qu'ils représentent.—29 *avril* 1837.

Art. Ier. Le Gouvernement prêtera à la société des mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard une somme de six millions. — Cette somme sera spécialement et uniquement affectée à l'exécution des chemins de fer d'Alais à Beaucaire par Nîmes, et d'Alais aux mines de la Grand-Combe, autorisés, l'un par la loi du 29 juin 1833, l'autre par l'ordonnance royale du 12 mai 1836.—Les versements auront lieu par douzième et à mesure que des travaux de valeur au moins équivalente auront été exécutés.

2. La société paiera à l'Etat l'intérêt, à trois pour cent par an, des sommes prêtées.—Le remboursement du prêt de six millions s'opérera par douzièmes dont le premier sera payable deux ans après la mise en activité des deux chemins de fer soumissionnés, ou, au plus tard, six ans après la promulgation de la loi qui rati-

fiera la présente convention, et les autres douzièmes, d'année en année, à la suite de ce premier paiement.

3. La société affecte au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée : — 1° Les concessions houillères, mines de houille et propriétés diverses appartenant à la société des mines de la Grand-Combe et des chemins de fer du Gard ; — 2° La responsabilité solidaire des six gérants de la société, MM. Jules, Léon et Paulin Talabot, et MM. Veaute, Abric et Mourier ; — 3° La valeur des travaux qui seront successivement exécutés sur lesdits chemins de fer ; — 4° Le dépôt à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de six millions en actions de la société.

4. Le Gouvernement aura la faculté, à toute époque, pendant le temps que durera le remboursement du prêt de six millions, d'obliger la société à lui fournir, pour les divers services de l'Etat dans les ports français de la Méditerranée, ceux de la Corse et de la régence d'Alger exceptés, de la houille de qualité au moins égale à celle qu'ils consomment aujourd'hui, à vingt pour cent au-dessous des prix de la soumission approuvée le 8 juillet 1836 par M. le ministre de la marine pour le service des bâtiments à vapeur du port de Toulon, c'est-à-dire à trois francs trois cent quarante-quatre millimes (3 f. 344 m.) les cent kilogrammes pour le charbon en roches, et à un franc trois cent cinquante-deux millimes (1 f. 352 m.) pour le charbon menu dont il est question à l'article 13 du cahier des charges qui précède ladite soumission et aux autres clauses et conditions de ce cahier des charges. — Le délai dans lequel les fournitures devront être effectuées à dater du jour de la demande du ministre compétent, sera de trois mois pour chaque vingt mille tonnes de houille.

5. Les actes à passer entre le Gouvernement et la société pour l'exécution de la présente convention seront enregistrés moyennant le droit fixe ; ces actes conféreront hypothèque de plein droit sur les immeubles ci-dessus désignés. Les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor.

6. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Convention additionnelle entre le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au nom du Gouvernement ; et les sieurs Jules, Léon et Paulin Talabot, Veaute, Abric et Mourier, au nom de la société qu'ils représentent. — 27 *mai* 1837.

Art. Ier. Les travaux qui seront exécutés préalablement au versement, devront être d'une valeur supérieure d'un cinquième au moins à l'importance du versement.

2. Avant le premier versement à faire par l'Etat, il sera justifié que les propriétés hypothéquées par la compagnie lui appartiennent en vertu de titres réguliers, et qu'elles sont franches de toutes hypothèques, priviléges et actions résolutoires.

3. Indépendamment de la responsabilité solidaire des gérants de la société, le paiement des intérêts et le remboursement des sommes prêtées seront garantis par les autres associés en nom collectif, ci-après nommés et soussignés ; — 1° Jacques Fraissinet, négociant, demeurant à Marseille, tant en son nom personnel qu'au nom de sa maison de commerce Jacques Fraissinet et Roux ; — 2° Jean Luce, demeurant à Marseille ; — 3° Joseph Ricard, négociant, demeurant à Marseille, tant en son nom qu'au nom de sa maison de commerce, Joseph Ricard et Théophile Delord ; — et 4° Simon Theron, négociant, demeurant à Marseille ; — Lesquels ont parfaite connaissance de la convention du 29 avril dernier ; — Tous les gérants et tous les associés, en nom collectif, seront solidairement responsables envers l'Etat.

4. L'hypothèque conférée à l'Etat s'appliquera non-seulement aux travaux exécutés par la société, mais aussi aux terrains acquis par elle pour l'exécution desdits travaux, et à tout le mobilier d'exploitation.

CHEMIN DE FER

destiné à l'exploitation des carrières du Long-Rocher, situées dans la forêt de Fontainebleau,

AUTORISÉ DIRECTEMENT PAR ORDONNANCE EN DATE DU 16 OCTOBRE 1822 POUR LA DURÉE DU BAIL D'EXPLOITATION DESDITES CARRIÈRES.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Vu la demande présentée le 23 juillet 1833 par le sieur Frantz de Zeltner, concessionnaire par bail emphytéotique des carrières du Long-Rocher, dans la forêt de Fontainebleau (Seine-et-Marne), faisant partie de la dotation de la couronne, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir à ses frais un chemin de fer sur le territoire des communes de Montigny et d'Epizy pour l'exploitation des carrières du Long-Rocher ; — Vu le procès-verbal de l'enquête ouverte les 11 et 12 septembre 1833 dans les communes de Montigny et d'Epizy, duquel il résulte que la majeure partie des propriétaires et habitants de ces deux communes ont donné leur assentiment au projet dont il s'a-

git, et qu'une seule opposition a été formée par quelques habitants de Sorques qui ont demandé que l'on imposât au pétitionnaire l'obligation de les faire jouir gratuitement du pont à construire sur la rivière de Loing et d'ouvrir sur son terrain un chemin nécessaire pour en faciliter l'accès; — Vu les délibérations en date des 25 juin, 23 septembre et 17 novembre 1833 du conseil municipal de Montigny, qui, en donnant son adhésion au projet, indique les dispositions auxquelles le pétitionnaire devra se conformer pour le maintien des communications que rencontre le chemin de fer, ainsi que pour la séparation à établir entre ce chemin et celui de la Grande-Haie, dont il doit emprunter la voie, et fixe la redevance annuelle que ledit pétitionnaire devra acquitter envers la commune, pour la cession temporaire d'une partie du sol dépendant de ce dernier chemin ;— Vu les délibérations en date des 30 juin, 6 octobre et 5 novembre 1833, du conseil municipal d'Epizy, lesquelles délibérations sont également favorables à la demande du sieur de Zeltner; — Vu la lettre du préfet de Seine-et-Marne en date du 18 février 1834, qui pense qu'il y a lieu d'accorder au sieur de Zeltner l'autorisation qu'il demande à la charge par lui de se conformer en ce qui intéresse les communes, aux conditions votées par leurs conseils municipaux ; — Vu les lettres en date des 31 mars et mai 1834 de l'intendant général de la liste civile, desquelles il résulte que cet administrateur ne voit aucune objection à élever contre les propositions du sieur de Zeltner ; — Vu l'avis du conseil des ponts-et-chaussées en date du 20 juin 1834 ; — Vu le plan général du tracé proposé pour le chemin de fer, ledit plan visé, le 8 février 1834, par l'ingénieur en chef de Seine-et-Marne; —Vu le cahier des charges imposées comme conditions à l'autorisation demandée ;—Le comité de notre conseil d'Etat entendu; — Considérant que l'entreprise dont il s'agit n'est pas de celles qui exigent l'appareil des enquêtes prescrites par la loi du 7 juillet 1833, puisqu'elle ne doit entraîner aucune expropriation, et qu'elle n'a pas d'ailleurs un caractère d'intérêt public; — Considérant qu'en effet le chemin

de fer projeté, n'est destiné qu'à l'exploitation des carrières du Long-Rocher dont le sieur de Zeltner est concessionnaire par bail emphytéotique et la vidange de bois du domaine de la couronne ; — Que ce chemin ne doit pas être parcouru par le public moyennant péage, et qu'il sera exécuté en entier sur les terrains qui appartiennent au pétitionnaire, ou dont l'abandon lui a été consenti par les propriétaires ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le sieur Frantz de Zeltner, concessionnaire par bail emphytéotique des carrières du Long-Rocher, dans la forêt de Fontainebleau (Seine-et-Marne), est autorisé à établir à ses frais, un chemin de fer depuis lesdites carrières, jusqu'au canal de Loing, sur le territoire des communes de Montigny et d'Epizy, suivant le tracé figuré en rouge sur le plan visé le 8 février 1834, par l'ingénieur en chef du département et conformément aux clauses du cahier des charges annexé à la présente ordonnance.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Cahier des charges.

Art. 1er. Le sieur Frantz de Zeltner, concessionnairé par bail emphytéotique dés carrières du Long-Rocher, dans la forêt de Fontainebleau, faisant partie de la dotation de la couronne, s'engage à établir, à ses frais, un chemin de fer sur le territoire des communes de Montigny et d'Epizy, depuis le Long-Rocher jusqu'au canal de Loing. — Le tracé de ce chemin suivra la direction indiquée par des lignes rouges sur le plan que le sieur de Zeltner a joint à sa demande et qui a été visé par l'ingénieur en chef du département, le 8 février 1834. — Ce tracé ne pourra être modifié qu'avec l'autorisation préalable de l'administration.

2. Le raccordement de la route cavalière de la forêt avec le chemin de fer aura lieu de telle sorte que, du côté de la vallée, la pente par mètre de ladite route ne soit pas augmentée de plus de trois centimètres en sus de ce qu'elle est actuellement, et que, de l'autre côté, la rampe d'accession soit réglée à raison de cinq centimètres par mètre.

3. Le chemin de fer traversera le chemin de Larchant à Moret sous un pont de quatre mètres de largeur entre les têtes, la distance entre les culées de ce pont étant d'ailleurs égale à la largeur dudit chemin de fer.

4. Le sieur de Zeltner est autorisé à établir son chemin de fer, ainsi que les rampes et talus qui en dépendent, sur une portion de l'emplacement du chemin actuel de la Grande-Haie, sans que sous aucun prétexte la largeur de ce dernier chemin puisse être réduite à moins de dix mètres.

5. Le chemin de Montigny à Moret sera mis de niveau avec le chemin de fer projeté; la portion exhaussée sera raccordée avec l'ancien chemin, au moyen de rampes de six mètres de largeur au sommet et dont la pente par mètre sera de cinq centimètres au plus. — Au point de rencontre du chemin de la Grande-Haie avec celui de Montigny à Moret, il sera établi un aqueduc pour donner écoulement aux eaux descendant du coteau.

6. Pour dédommager la commune de Montigny de la non-jouissance du terrain par elle abandonné temporairement au sieur de Zeltner, ce dernier s'oblige à lui payer une redevance annuelle de vingt-cinq francs et de plus à entretenir, à ses frais, le chemin de la Grande-Haie ainsi que celui de Montigny à Moret dans la partie comprise entre le chemin de la Grande-Haie et le chemin des Vaches, le tout pendant la durée de la concession faite au sieur de Zeltner.

7. Il sera établi des garde-corps en charpente le long du chemin de la Grande-Haie dans la partie correspondante à la tranchée à ouvrir pour le chemin de fer sur tout le développement des deux rampes du chemin de Montigny à Moret. — Les potelets et les lisses supérieures de ces garde-corps auront au moins quinze centimètres en tous sens.

8. Le chemin de fer traversera le chemin de Cuisseaux sur un pont de quatre mètres de largeur entre les culées et qui présentera une hauteur franche d'au moins quatre mètres cinq centimètres au-dessus du chemin actuel, dont le niveau et les moyens d'écoulement pour les eaux pluviales et d'inondation seront conservés. La largeur entre les têtes de ce pont sera égale à celle du chemin de fer.

9. La largeur du débouché du pont à établir sur le Loing sera de trente mètres au moins. Le dessous du tablier, si c'est un pont suspendu, ou le dessous des sous-poutres des travées, si le pont est en charpente, sera établi à soixante centimètres au moins au-dessus des plus hautes eaux connues. Dans le cas où il serait construit des voûtes en pierre, elles devraient avoir une ouverture telle que le débouché superficiel fût égal à celui qu'aurait un pont suspendu d'une seule arche de trente mètres d'ouverture.—Quelle que soit la forme adoptée pour ce pont, les parements des culées et les axes des piles ou palées seront parallèles à la direction du courant de la rivière de Loing.—Le projet du pont de la rivière de Loing ne pourra être exécuté sans avoir été préalablement soumis à l'approbation de l'administration supérieure. Il en sera de même pour les autres

ponts et ponceaux à construire, tant pour traverser le Lunain que pour passer sous le chemin de Larchant à Moret et sur celui de Cuisseaux.

10. Au point H du plan ci-annexé, il sera établi un ponceau de trois mètres d'ouverture entre les culées pour assurer l'écoulement des eaux d'orage ou d'inondation. — La hauteur franche de ce ponceau, au-dessus de l'étiage du Lunain à son embouchure, sera de deux mètres cinquante centimètres au moins.

11. Au point I du même plan, il sera construit un ponceau d'un mètre d'ouverture entre les culées, afin d'assurer l'écoulement des eaux du fossé qui débouche en ce point. — La hauteur franche de ce ponceau sera la même que celle du ponceau dont il est question dans l'article précédent.

12. Le pont à construire sur le Lunain aura au moins huit mètres de débouché. — Sa hauteur franche sera la même que celle des ponceaux dont il s'agit dans les art 10 et 11.

13. Au point K du plan, il sera établi sur le fossé contigu à la digue du canal de Loing, un aqueduc en pierre ou une buse en charpente, dont les dimensions seront telles que l'écoulement des eaux dudit fossé, après l'établissement du chemin de fer, ait lieu avec la même facilité qu'auparavant.

14. Les parapets ou garde-corps des ponts à construire, à la rencontre des chemins de Larchant à Moret et des Cuisseaux, auront un mètre de hauteur.

15. Toutes les portions de chemin, construites par le sieur de Zeltner, seront établies dans le même système que celles qu'elles remplaceront, et devront présenter une viabilité au moins égale.

16. Le sieur de Zeltner sera tenu d'entretenir à ses frais tous les ouvrages par lui exécutés, y compris les garde-corps, talus et murs de soutènement des rampes, et il sera responsable de tous les dommages quelconques qui pourraient résulter desdits ouvrages sans pouvoir exercer aucun recours contre l'administration, en raison de l'autorisation qui lui aura été accordée.

17. Il ne sera point fait usage des machines à vapeur locomotives sur le chemin de fer sans une autorisation spéciale.

18. Il est expressément convenu que dans le cas où des travaux viendraient par la suite à être reconnus nécessaires, soit pour éviter des dangers dans le nouveau système de communication, soit pour assurer le libre écoulement des eaux, soit pour toute autre cause d'intérêt public, le sieur de Zeltner sera tenu d'exécuter ces travaux supplémentaires à ses frais, risques et périls, comme s'ils eussent été prescrits en même temps que ceux dont il il a été question ci-dessus.

19. A l'epoque fixée pour l'expiration de la concession faite au sieur Frantz de Zeltner par la loi du 21 avril 1832, le chemin de fer et les travaux accessoires qui font l'objet du présent cahier

des charges seront supprimés et les lieux rétablis en l'état constaté par le bail emphytéotique des 18 et 28 mars 1830, sauf les stipulations contraires dûment approuvées par l'autorité compétente.

20. Les conditions mises à l'autorisation qui sera accordée au sieur de Zeltner sont toutes également obligatoires, et il suffira de l'inexécution d'une seule de ces conditions pour motiver le retrait de ladite autorisation.

21. Dans le cas où les deux chemins indiqués au plan sous la désignation de *chemin pavé* ne seraient pas la propriété privée du sieur de Zeltner, celui-ci sera tenu de se pourvoir avant l'exécution, soit devant M. l'intendant général de la Liste-Civile, soit devant qui de droit, pour faire régler les dispositions auxquelles il aura à se conformer, relativement à la conservation, au déplacement ou à la suppression desdits chemins.

22. Avant que le sieur de Zeltner ne puisse faire usage du chemin de fer qu'il aura été autorisé à établir, il devra être dressé par un ingénieur des ponts-et-chaussées, ou par toute autre personne déléguée par l'administration, un procès-verbal constatant que toutes les conditions qui auront été imposées à l'impétrant dans l'intérêt du public ont été exactement et complètement exécutées.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN,

CONCÉDÉ DIRECTEMENT, PAR UNE LOI, A PERPÉTUITÉ.

Loi de concession. — 9 *juillet* 1835.

Louis-Philippe, etc. — Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'offre faite par le sieur Emile Pereire d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Saint-Germain, est acceptée.

2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge du sieur Emile Pereire, arrêtées, sous les dates des 20 mars et 12 mai 1835, par le ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, et acceptées, sous la date des mêmes jours, par ledit sieur Emile Pereire, recevront leur

pleine et entière exécution. — Le cahier de ces clauses et conditions restera annexé à la présente loi.

3. Si les travaux ne sont pas commencés dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la présente loi, le sieur Emile Pereire, par ce seul fait, et sans qu'il y ait eu lieu à aucune mise en demeure, ni notification quelconque, sera déchu de plein droit de la concession du chemin de fer.

4. Si les travaux commencés ne sont pas achevés dans le délai de quatre ans, le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle, ainsi qu'il est réglé au cahier des charges.

5. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Cahier des charges.

Art. 1er: La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et de manière que ce chemin de fer soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira de l'intérieur de Paris, et d'un point pris à droite ou à gauche de la rue Saint-Lazare. Il passera souterrainement sous les terrains de Tivoli, sous l'aqueduc de ceinture, le mur d'enceinte et la portion bâtie de la commune des Batignoles. Il se dirigera ensuite sur Asnières, et traversera la Seine en amont du pont d'Asnières. De là et par la garenne de Colombes, il suivra un tracé qui le rapprochera de nouveau de la rivière de la Seine, qu'il traversera une seconde fois en aval du pont de Chatou ; de ce point, et par le bois du Vésinet, il viendra aboutir au nouveau pont du Pecq, sur la rive droite de la Seine.— Le niveau des rails du chemin de fer, à l'entrée du souterrain vers la rue Saint-Lazare, se trouvera à seize mètres soixante-un centi-

mètres en contre-bas du repère numéro 258 du nivellement de la ville de Paris, incrusté sur le regard de l'aqueduc de ceinture de la barrière de Monceau. — La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas trois millimètres par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan de cinq millimètres par mètre, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La distance entre les bords intérieurs des rails ne pourra être moindre d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^{m} 44^{c}), et celle comprise entre les faces extérieures des rails ne pourra être de plus d'un mètre cinquante-six centimètres (1^{m} 56^{c}). L'écartement intérieur compris entre les rails de chaque voie ne sera pas moins d'un mètre quatre-vingts centimètres (1^{m} 8e), excepté au passage des souterrains et des ponts, où cette dimension pourra être réduite à un mètre quarante-quatre centimètres (1^{m} 44^{c}).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800^{m}), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins cinq gares entre Paris et Saint-Germain, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins ; leur remplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert avec la compagnie et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.—Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m), dont six pour le passage des voitures et deux pour les trottoirs. La hauteur, sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de six mètres (6 m) au moins; la largeur entre les parapets sera de sept mètres (7m), et la hauteur de ces mêmes parapets d'un mètre trente centimètres au moins (1m 30c).

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour une route royale, à sept mètres (7m) pour une route départementale, et à six mètres (6 m) pour un chemin vicinal.

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées en l'art. 9.—Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder quatre centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.—Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la sur-

surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m 03c); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales ou départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.—La même condition est expressément obligatoire, pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. —Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les souterrains, destinés au passage du chemin de fer auront, pour deux voies, sept mètres de largeur (7m), entre les pieds-droits, au niveau des rails, et six mètres (6m) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4m 30c). Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et *imperméables*. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les barrières fermant les

communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat ; elle pourra en conséquence se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat ; sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

24. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance ne s'exerceront pas sur les détails particuliers de l'exécution des ouvrages; ils auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions par-

tielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

28. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social montant à trois millions au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de cette somme. — Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de la présente concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Les plans généraux et particuliers, les devis estimatifs, les nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et

par les soins de la compagnie, deviendront la propriété du Gouvernement. Moyennant la remise et l'abandon de ces divers documents, et pendant le délai seulement laissé par le second paragraphe du présent article pour l'ouverture des travaux, la compagnie pourra réclamer et obtiendra la restitution du cautionnement déposé pour garantie de sa soumission. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux ou justifiera, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains, sur la ligne du chemin de fer, pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution.

30. Faute, par la compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi, par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 33, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

31. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

32. L'administration arrêtera, de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

33. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dûs à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par quart de tonne : ainsi tout poids compris entre un quart et une demi-tonne paiera comme une demi-tonne; tout poids compris entre une demi-tonne et trois quarts de tonne paiera comme trois qnarts de tonne, etc.

TARIF.

Par tête et par kilomètre.	Prix de Péage.	Prix de Transport.	Total.
Voyageurs (non compris le dixième du prix des places dû au trésor public.)	0 05	6 02 5	0 07 5
Bestiaux. Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures.	0 06	0 04	0 10
Bestiaux. Cheval, mulet, bêtes de trait. . .	0 04	0 02	0 06
Bestiaux. Veaux et porcs.	0 01	0 01	0 02
Bestiaux. Moutons, brebis, chèvres. . . -	0 01	0 00 75	0 01 75
Par tonne de houille et par kilomètre. . .	0 05	0 03	0 08
Marchandises par tonne et par kilomètre. . 1[re] CLASSE. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 07	0 05	0 12
2[e] CLASSE. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbres en blocs, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.	0 09	0 05	0 14
3[e] CLASSE. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons et spiritueux; huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres, bois exotique; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales; objets manufacturés.	0 10	0 06	0 16
Objets divers.			
Voitures sur plate-forme.	0 18	0 10	0 28
Machine locomotive, avec ou sans chariot, soit qu'elle remorque un convoi, ou qu'elle soit remorquée elle-même. . . .	0 18	» »	» »
Et par tonne de son poids réel.	» »	0 6	» »
Chaque wagon ou chariot ou autre voiture, destiné au transport sur le chemin de fer et y passant à vide.	0 08	0 04	0 12
Les mêmes wagons ou voitures paieront comme voitures à vide, indépendamment du prix qui serait dû pour leur chargement, toutes les fois que ce chargement ne sera pas d'une tonne au moins.			

34. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

35. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes ; — 2° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

36. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs. — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de deux cent cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble une demi-tonne et au delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie.

37. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

38. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

39. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de

fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements au point de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conservera la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

40. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fers, qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

41. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande ou indemnité de la part de la compagnie.

42. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Cette fa-

culté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

43. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré a la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

44. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

45. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

46. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

47. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de un franc.

48. La concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation de la loi.

Clauses supplémentaires ajoutées au cahier des charges approuvé le 20 *mars* 1835 *par M. le ministre de l'intérieur, et accepté le même jour par le concessionnaire.* — 12 *mai* 1835.

1° Il est expressément stipulé que la compagnie, dans les modifications qu'elle est autorisée à proposer, en vertu du second paragraphe de l'article 3, ne pourra ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article 2.

2° Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

3° Dans l'article 24 du cahier des charges, les mots : « *ne s'exer-*

» *ceront pas sur les détails particuliers de l'exécution des ouvrages;* » *ils* » seront supprimés.

4° Les ponts à construire sur la Seine pourront être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

5° Indépendamment des conditions stipulées en l'article 29, la compagnie, avant de pouvoir mettre la main à l'œuvre, sera tenue de porter à trois cent mille francs le cautionnement de deux cent mille francs qu'elle a déjà déposé pour la première garantie de sa soumission. — Ce complément de cautionnement aura lieu soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, soit en autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

6° Dans le cas de déchéance prévu par le second paragraphe de l'article 29, et par dérogation spéciale au troisième paragraphe de ce même article, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée moyennant la remise et l'abandon à l'État des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, ainsi qu'il est stipulé au dernier paragraphe dudit article 29; néanmoins le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

7° Le troisième paragraphe de l'article 33 sera modifié ainsi qu'il suit : — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne; ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme pour cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme pour deux cents kilogrammes, etc.

8° Les quatrième et cinquième paragraphes de l'article 36 seront modifiés ainsi qu'il suit : — Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envoi pesant ensemble plus de deux cents kilogrammes ou au delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature quoiqu'emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes et quelle

que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 centimes (0 fr. 40 c.).

9° Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu pour le port de ce bagage à aucun supplément pour le prix de sa place.

10° Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Ordonnance qui autorise la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, à établir la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins. — 16 *octobre* 1837.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu les pièces du projet présenté le 16 mai 1836 par la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, pour l'établissement d'une gare d'arrivée de ce chemin dans Paris ; — Vu l'avis publié le 5 juillet 1836 par le préfet de la Seine et annonçant l'ouverture d'une enquête publique sur ce sujet, conformément à l'art. 3 de la loi du 7 juillet 1833, ledit avis inséré au *Moniteur* du 6 même mois ; — Vu le registre contenant les observations et les déclarations du public, ledit registre ouvert le 6 juillet 1836 et clos le 8 août suivant ; — Vu les diverses oppositions produites contre le projet présenté par la compagnie ;—Vu l'avis de la chambre de commerce de Paris, en date du 22 septembre 1836 ; — Vu les observations adressées au préfet de la Seine par les représentants de la compagnie sous la date du 8 août 1836; — Vu le procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, en date des 9, 12 et 16 août 1836; — Vu les avis du préfet de police en date des 15 et 25 novembre 1836; — Vu les observations mises par la compagnie sous les yeux du conseil municipal de Paris, et les délibérations de ce conseil, en date des 1er avril 1836 et 19 mai 1837;—Vu l'avis du préfet de la Seine du 7 juillet suivant; — Vu la délibération, en date du 27 juin 1837, du conseil municipal de Saint-Germain, et la lettre d'envoi du préfet de Seine-et-Oise du 17 juillet 1837 ; — Vu l'avis interlocutoire du conseil-général des ponts-et-chaussées, en date du 29 août 1837 ; — Vu les modifications proposées successivement par la compagnie, à son premier projet, les 1er et 5 septembre 1837; — Vu les avis du conseil général des ponts-et-chaussées en date des

mêmes jours; — Vu la loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique; — Vu la loi du 9 juillet 1835, qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et le cahier des charges annexé à cette loi; — Vu la loi du 9 juillet 1836 et l'ordonnance du 24 mai 1837 concernant l'établissement de deux chemins de fer de Paris à Versailles, et les cahiers de charges annexés à cette dernière ordonnance; — Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain est autorisée à établir la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins, conformément aux clauses et conditions suivantes : 1° La gare des marchandises ne s'étendra pas au delà de la rue Saint-Lazare; — 2° La gare destinée exclusivement aux voyageurs sera comprise entre la rue Saint-Lazare et la rue Neuve-des-Mathurins; — 3° Les ponts à etablir sur les rues Saint-Lazare et Saint-Nicolas auront au moins six mètres de hauteur sous clef. Le maximum de largeur entre les têtes de ces deux ponts est fixé à quatorze mètres pour le premier et à vingt-quatre mètres pour le second; ils seront l'un et l'autre construits en pièces de fonte percées de jours sur tous les points où il sera possible d'en pratiquer sans compromettre la solidité des ouvrages; — 4° Les ateliers à marteau et à fumée pour le service de la compagnie ne pourront pas être établis entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins; — 5° Pour le service des machines locomotives, il ne sera brûlé que du coke dans l'intérieur de Paris; — 6° Les machines locomotives ne pourront, dans aucun cas, stationner entre la rue Saint-Nicolas et la rue Neuve-des-Mathurins; — 7° Les constructions à établir par la compagnie le long des rues et places publiques ne pourront être entreprises que suivant les alignements qui auront été préalablement fixés; — 8° La compagnie se conformera d'ailleurs à toutes les autres dispositions de la loi du 9 juillet 1835 et du cahier des charges annexé à cette loi. L'article 42 de ce cahier des charges sera spécialement applicable au prolongement autorisé par la présente ordonnance.

2. La compagnie ne pourra commencer les travaux qu'en vertu de projets qui seront approuvés ultérieurement par l'administration, à la suite de l'accomplissement des formalités prescrites par le titre 2 de la loi du 7 juillet 1833; une ordonnance royale qui sera rendue après l'accomplissement desdites formalités déterminera le périmètre extérieur de la gare.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, etc.

Ordonnance qui approuve le projet présenté par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pour l'établissement de la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris. — *3 juillet* 1838.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu notre ordonnance du 16 octobre 1837 autorisant la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain à établir la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins, sous certaines conditions qui y sont exprimées; — Vu notamment l'article 2 de ladite ordonnance, ledit article ainsi conçu : « La compagnie ne pourra commencer les travaux qu'en vertu de projets qui seront approuvés » ultérieurement par l'administration, à la suite de l'accomplissement des formalités prescrites par le titre 11 de la loi du 7 » juillet 1833; une ordonnance royale qui sera rendue après » l'accomplissement des formalités déterminera le périmètre extérieur de la gare; » — Vu le plan dressé par les ingénieurs de la compagnie sous la date du 28 novembre 1837, indiquant par une teinte rose les terrains et bâtiments dont la cession serait nécessaire pour l'établissement de la gare sus-mentionnée avec les noms des propriétaires, tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles; — Vu le procès-verbal d'enquête ouvert à la mairie du premier arrondissement municipal de Paris, le 5 décembre 1837, sur le plan de la compagnie, et clos le 12 du même mois, le tout conformément aux articles 5 et 6 de la loi du 7 juillet 1833; — Vu les diverses réclamations et oppositions présentées contre ledit plan; — Vu la délibération de la commission locale formée en exécution de l'article 8 de la loi du 7 juillet 1833, ladite délibération en date du 16 décembre 1837; — Vu les rapports et avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées du département de la Seine en date des 22 et 25 janvier 1838; — Vu l'avis du préfet de la Seine en date du 3 février suivant; — Vu les lettres adressées les 7 mai et 6 juin 1838 au directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, par le directeur et l'administrateur du chemin de fer, dans lesquelles ils consentent à céder gratuitement à la ville de Paris le terrain nécessaire à la rue à ouvrir dans le prolongement de celle de la Ferme-des-Mathurins, sous les conditions suivantes : — 1° La compagnie aura le droit de faire stationner sur les terrains qu'elle aura acquis, des omnibus ou autres voitures en correspondance avec le chemin de fer. Ces voitures devront se placer sur un seul rang le long du trottoir, afin de ne pas gêner la circulation; en dehors de ce terrain, elles seront soumises à tous les réglements de police concernant ce genre

de voiture; — 2° La compagnie ne sera pas tenue de concourir aux frais d'établissement d'égouts; — 3° Elle pourra placer en saillie d'un mètre en dehors des alignements et à une hauteur de trois mètres au moins, des tableaux indicateurs qui pourraient-être nécessaires au service; — Vu l'avis de notre conseil général des ponts-et-chaussées en date du 11 mai 1838, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le projet présenté, le 29 novembre 1837, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour l'établissement de la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins est approuvé sous les conditions suivantes : — 1° Le périmètre des terrains à occuper est fixé conformément au plan qui a servi de base à l'enquête ouverte à la mairie du premier arrondissement municipal de Paris, et qui a été visé par le directeur général des ponts-et-chaussés et des mines; — Ce plan restera annexé à la présente ordonnance; — 2° Le pont suspendu à construire dans la direction de la rue de Stockholm, sur le chemin de fer, aura neuf mètres de largeur entre les garde-corps; — 3° Les ponts de la rue Saint-Lazare et de la rue Saint-Nicolas, auront les dimensions fixées par notre ordonnance du 16 octobre 1837. Toutefois la largeur assignée au pont de la rue Saint-Nicolas sera répartie en trois zones ou tranches, entre lesquelles seront pratiquées deux ouvertures à ciel ouvert, de dix mètres de longueur chacune sur quatre mètres de largeur au moins; — 4° Les projets des ponts des rues de Stockolm, Saint-Lazare et Saint-Nicolas seront nécessairement soumis, avant tout commencement d'exécution, à l'approbation de l'administration supérieure.

2. Il est pris acte de l'engagement de la compagnie d'abandonner gratuitement à la ville de Paris le terrain acquis pour le service du chemin de fer, et qui serait occupé par la moitié de la nouvelle rue à ouvrir dans le prolongement de la rue de la Ferme-des-Mathurins, sous les conditions exprimées dans les lettres adressées les 7 mai et 6 juin 1838 au directeur général des ponts-et-chaussées et des mines par le directeur et l'administrateur du service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Ces lettres resteront annexées à la présente ordonnance.

3. Les dispositions de notre ordonnance du 16 octobre 1837 sont maintenues en tout ce qui n'est pas contraire aux prescriptions ci-dessus énoncées.

4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, etc.

Ordonnance relative au périmètre de la gare d'arrivée dans Paris du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. — 27 *mai* 1839.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; —Vu la demande formée, le 27 février 1839, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, à l'effet d'être autorisée à renoncer au bénéfice de notre ordonnance du 16 octobre 1837 en ce qui concerne le prolongement, jusqu'à la rue Neuve-des-Mathurins, de la gare d'arrivée dudit chemin de fer dans Paris, et à établir en conséquence cette gare pour le double service des voyageurs et des marchandises entre la place de l'Europe et la rue Saint-Lazare, en la renfermant dans le périmètre fixé entre ces deux points par l'ordonnance royale du 3 juillet 1838 et par les alignements de la rue Saint-Lazare; — Vu le nouveau plan et la légende explicative à l'appui présentés le 11 mars 1839 par la compagnie, indiquant les dispositions de la nouvelle gare projetée; — Vu notre ordonnance du 16 octobre 1837, qui autorise la compagnie à établir la gare d'arrivée du chemin de Saint-Germain dans Paris, entre la place de l'Europe et la rue Neuve-des-Mathurins, sous certaines conditions y exprimées; — Vu notre ordonnance du 3 juillet 1838, qui détermine le périmètre de cette gare et le plan annexé à cette ordonnance; — Vu le dernier paragraphe de l'article 3 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Saint-Germain, ce paragraphe ainsi conçu : « En cours » d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modi- » fications qu'elle pourrait trouver utile d'introduire, mais ces » modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'ap- » probation préalable et le consentement formel de l'administra- » tion supérieure; » — Vu l'avis du conseil des ponts-et-chaussées (section des chemins de fer) en date du 22 mars 1839; — Considérant que l'ordonnance du 16 octobre 1837 n'impose pas une obligation, mais confère une simple faculté; — Considérant qu'en renfermant la gare d'arrivée du chemin de fer entre la place de l'Europe et la rue Saint-Lazare, il est possible de satisfaire aux divers besoins du service, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La modification proposée par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, au périmètre déterminé par l'ordonnance du 3 juillet 1838 pour la gare d'arrivée de ce chemin dans Paris, est approuvée. — En conséquence, ce périmètre ne s'étendra pas au delà de la rue Saint-Lazare, et sera déterminé par les alignements de cette rue conformément au plan visé, à la date du 25 mars 1830, par le directeur général des ponts-et-

chaussées et des mines, lequel plan sera annexé à la présente ordonnance.

2. La compagnie sera tenue, d'ailleurs, de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par ladite ordonnance du 3 juillet 1838 et par celle du 16 octobre 1837 dans l'étendue que doit occuper la gare entre la place de l'Europe et la rue Saint-Lazare.

3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, etc.

Arrêté ministériel relatif au tarif à percevoir sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain.—19 *novembre* 1839.

Nous ministre secrétaire d'Etat du département des travaux publics; —Vu la loi du 9 juillet 1835 qui a concédé le chemin de fer de Paris à Saint-Germain; —Vu le cahier des charges annexé à cette loi et spécialement l'art. 33 en vertu duquel le tarif pour le transport des voyageurs a été fixé, non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places par personne et par kilomètre, ainsi qu'il suit, savoir :

PRIX DE		TOTAL.
Péage.	Transport	
0 05	0 025	0 075

Vu la demande de la compagnie tendant à obtenir l'autorisation d'avoir dans chaque convoi un certain nombre de places de luxe dont le prix pourra être supérieur au prix déterminé par le cahier des charges; — Considérant que cette faculté a été acccordée déjà à diverses compagnies par les lois de concession rendues à leur profit et qu'il est équitable d'en faire jouir également la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain; — Vu la loi du 4 août 1839, et no-

tamment le dernier paragraphe de cette loi, — Arrêtons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain aura la faculté de placer dans chaque convoi des voitures spéciales pour lesquelles elle pourra régler les prix des places de gré à gré avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre des places à donner dans ces voitures n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

2. La présente disposition sera soumise à la sanction des chambres législatives dans leur prochaine session.

---

3 *juillet* 1840. — *Décision ministérielle, qui accorde à la compagnie du chemin de fer de St-Germain la faculté de porter le nombre des places en voitures de luxe au cinquième du nombre total des places de chaque convoi, et qui applique à cette compagnie, pour les bestiaux et marchandises, le tarif ci-dessous conforme à celui de la compagnie du chemin de fer d'Orléans.*

TARIF *Par tête et par kilomètre.*		PRIX DE		Total.
		Péage.	Transport	
Bestiaux. . .	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, etc., mulets, bêtes de trait.	0 10	0 05	0 15
	Veaux et porcs	0 03	0 02	0 05
	Moutons, brebis, chèvres	0 02	0 01	0 03
Houille par tonne et par kilomètre		0 08	0 045	0 125
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe	0 11	0 09	0 20
	2e *Idem*	0 10	0 08	0 18
	3e *Idem*	0 09	0 07	0 14

Approbation de la société anonyme. — 4 *novembre* 1835.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département du commerce ; — Vu la loi du 9 juillet 1835, qui concède au sieur Emile Percire l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain ;—

Vu les articles 29 à 37, 40 à 45 du Code de commerce ; — Notre conseil d'Etat entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, par acte passé le 2 novembre 1835, par-devant Fould et son collègue, notaires à Paris, est autorisée. — Sont approuvés les statuts contenus audit acte, lequel restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société est soumise aux clauses et conditions imposées au sieur Emile Pereire par la loi du 9 juillet 1835, et par le cahier des charges y annexé.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministère du commerce, aux préfets des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, au greffe du tribunal de commerce et à la chambre de commerce de Paris.

5. Notre ministre secrétaire d'Etat du commerce, etc.

Statuts. — Par-devant Me Emile Fould et son collègue, notaires à Paris, soussignés, — Sont comparus : — M. Emile Percire, concessionnaire du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, demeurant à Paris, rue Tivoli, 16, d'une part; — Et MM. Le baron James de Rothschild, représentant MM. de Rothschild frères, banquiers ; — Adolphe d'Eichtal, représentant de MM. Louis d'Eichthal et fils, banquiers ; — Sanson Davillier, représentant de MM. Jean-Charles Davillier et compagnie, manufacturiers ; — Et Auguste Thurneyssen, représentant MM. Thurneyssen et compagnie, banquiers, d'autre part ; — Lesquels ont exposé ce qui suit : — M. Emile Pereire ayant obtenu, par une loi en date, au château de Neuilly, du 9 juillet 1835, promulguée au *Bulletin de Lois*, sous le numéro 348, la concession définitive du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, aux charges et conditions arrêtées entre lui et le ministre de l'intérieur, les 20 mars et 12 mai 1835, suivant le cahier des charges annexé à ladite loi, a fait part aux autres comparants de son intention de faire de sa concession l'objet d'une société anonyme. Ces derniers ayant consenti à concourir à la réalisation de ce projet, il a été arrêté entre eux, ainsi qu'il suit, les clauses et conditions de ladite société.

Titre Ier. *De la formation de la société.* — Art. 1er. Il est formé entre les comparants et tous ceux qui sont et seront actionnaires, et qui, par cela seul, seront censés adhérer aux présents statuts, une société anonyme, sauf l'approbation du Gouvernement, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, de toutes ses dépendances, et des embranchements qui seront demandés par la compagnie et concédés par le Gouvernement. — La société est établie sous la dénomination de *Société anonyme du Chemin de Fer de Paris à Saint-Germain.* — Le siége de la société est fixé à Paris.

2. La société commencera le jour de l'ordonnance royale approbative des présents statuts, et elle durera jusqu'à la fin des quatre-vingt-dix-neuf ans, terme de la concession, c'est-à-dire jusqu'au 9 juillet 1934.

Titre II. *Fonds social.* — 3. Le fonds social se compose : — 1º Des droits concédés par la loi du 9 juillet 1835 à M. Emile Pereire qui déclare en faire l'apport à la société, ainsi que tous les plans, projets et documents y relatifs ; — 2º D'une somme de six millions de francs, représentée par douze mille actions de cinq cents francs chacune.

4. Dix mille actions sont dès à présent souscrites comme il suit :

MM. de Rothschild frères.....	2350 actions montant à	1,175,000
Louis d'Eichthal et fils.	2350	1,175,000
J.-Ch. Davillier et Ce...	2350	1,175,000
Thurneyssen et Ce........	2350	1,175,000
Émile Pereire............	600	300,000
	10,000 actions montant à	5,000,000 f.

Les deux mille actions restantes seront émises par le conseil d'administration pour le compte de la société, au fur et à mesure de ses besoins. — Elles ne pourront être émises que par le ministère d'un agent de change, et dans aucun cas pour une valeur inférieure à 500 fr.

5. Le versement du montant des souscriptions aura lieu comme suit : — Un cinquième comptant. — Un cinquième le 15 octobre 1835. — Un cinquième le 15 janvier 1836. — Un cinquième le 15 avril 1836. — Un cinquième le 15 juin 1836. — Sur les premiers versements il sera prélevé une somme de 300,000 f. pour former le cautionnement mentionné au cahier des charges susénoncé. — Et par suite le cautionnement provisoire, fourni par MM. Louis d'Eichthal et fils et Thurneyssen et Compe, devenant libre, leur sera immédiatement rendu. — Jusqu'à ce que la totalité de la souscription ait été versée, il ne sera délivré que des promesses d'actions nominatives, dont le transfert ne pourra s'effectuer sans l'approbation préalable du conseil d'administration. — Les versements seront effectués à la caisse de la société.

6. A défaut de versement aux époques indiquées, les promesses d'actions seront vendues à la bourse par le ministère d'un agent de change, à la diligence du conseil d'administration *sur duplicata* pour compte du porteur retardataire, et il lui sera tenu compte de la plus-value, s'il y en a, après déduction de l'intérêt du retard et des frais. — Les actionnaires ne seront engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions : tout autre appel de fonds est interdit.

TITRE III. *Des actions et coupons de fondation.* — 7. Les actions seront au porteur : elles pourront toutefois être déposées au bureau de la compagnie dans une caisse à trois clés et seront représentées dans ce cas entre les mains du porteur par un certificat de dépôt nominatif. — Le transfert dudit certificat devra être certifié par un agent de change.

8. Les actions sont numérotées de un à douze mille ; elles sont extraites d'un registre à souche et signées par deux administrateurs et le directeur.

9. Les actions sont indivisibles : les propriétaires indivis d'actions sont tenus de se faire représenter par une seule personne.

10. Il sera délivré à M. Émile Pereire ou à ses ayants droit, pour représenter l'apport qu'il a fait sous l'article 3, un titre de fondation divisé en deux mille coupons, numérotés de 1 à 2,000, détachés d'un registre à souche et signés par deux administrateurs et le directeur. — Cette délivrance ne se fera qu'à l'époque où l'entreprise aura donné lieu à une répartition de l'excédant des bénéfices nets, après le prélèvement des 25 francs par action, conformément à l'article 12 ci-après. — Les coupons de fondation devront porter l'inscription suivante : — *Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Coupon de fondation donnant droit à un deux millième de la part attribuée à M. Emile Pereire dans les bénéfices nets pour représenter l'apport fait par lui des droits résultant de la loi du* 9 *juillet* 1835 *et de ses plans et travaux.*

TITRE IV. *De la répartition des produits et bénéfices.* — 11. L'excédant des produits sur les charges annuelles de l'entreprise constituera les bénéfices nets. — Les charges sont : les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, les réparations ordinaires et extraordinaires du chemin de fer et de ses dépendances ; les intérêts et l'amortissement des emprunts qui n'auraient pas été prélevés sur le fonds de la réserve.

12. Les bénéfices nets seront entièrement distribués entre les actionnaires jusqu'à concurrence de 25 fr. par action, sans recours d'une année sur l'autre et sauf la retenue éventuelle prévue par le paragraphe 1er de l'art. 13. — Cette distribution opérée, l'excédant des bénéfices nets sera réparti comme il suit : — Moitié aux actionnaires ; — Un quart aux deux mille coupons de fon-

dation attribués par l'art. 10 ci-dessus à M. Émile Pereire, pour représenter l'apport fait par lui des droits résultant de la loi du 9 juillet 1835, et de ses plans et travaux ; — Un quart au compte de la réserve destinée à pourvoir aux dépenses nécessaires pour les embranchements, travaux d'amélioration et de développement jugés utiles à la prospérité de l'entreprise, les intérêts et l'amortissement des emprunts, et toutes les dépenses imprévues.

13. Le versement dans la réserve devra être égal au moins à demi pour cent par an du capital des actions émises. Dans le cas où ce minimum ne serait pas atteint, soit par les bénéfices disponibles des premières années, soit par ceux des années suivantes, il sera opéré une retenue proportionnelle sur le dividende de 25 fr. attribué aux actionnaires par l'art. 12. — Les sommes qui, en vertu du dernier paragraphe de l'article 12, auront été affectées à la réserve dans les premières années de la mise en activité du chemin, au delà de ce minimum de demi pour cent, viendront en diminution du minimum exigé pour les années suivantes, si les bénéfices disponibles n'étaient pas suffisants pour le former. — Il sera procédé à une distribution de la réserve toutes les fois qu'il y aura en caisse un fonds suffisant pour distribuer cent francs par action et en laissant intacte une somme de cinq cent mille francs, nécessaire pour parer aux éventualités spécifiées dans les paragraphes précédents.

14. A mesure des distributions de la réserve prescrites par le dernier paragraphe de l'article 13, le dividende stipulé au n° 7 de l'article 12, sera réduit de cinq francs par chaque cent francs distribués.

15. Lorsque les distributions ci-dessus seront montées à cinq cents francs par action, le dividende stipulé au n° 1 de l'article 12 cessera absolument, le tout sans préjudice de la répartition énoncée au n° 2 du même article, laquelle continuera jusqu'à l'expiration de la société. — Après qu'il aura été distribué sur le fonds de réserve cinq cents francs par action, comme il vient d'être dit, ce fonds de réserve continuera à s'accroître jusqu'à concurrence d'un million de francs. — L'excédant sera distribué aux ayants droit dans la proportion suivante : — Deux tiers aux porteurs d'actions de capital. — Un tiers aux deux mille coupons de fondation accordés à M. Émile Pereire.

Titre V. *Du conseil d'administration.* — 16. La société est administrée par un conseil composé de sept membres qui ont le titre d'administrateurs. Ces administrateurs doivent être propriétaires en leur nom personnel chacun de cinquante actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions. — Les fonctions d'administrateurs sont gratuites.

17. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale. Leurs fonctions dureront trois années ; ils pourront être réélus. —

Le remplacement s'opérera de la manière suivante : — A l'assemblée générale qui suivra celle dans laquelle on aura organisé le conseil d'administration, conformément à l'article 18 ci-après, le sort indiquera deux membres qui devront sortir. Deux autres sortiront l'année suivante et les trois derniers dans l'année qui viendra ensuite. — Il en sera toujours ainsi dans les années subséquentes, de manière à ce que la durée des fonctions des administrateurs soit constamment de trois années. — L'assemblée générale remplacera ceux des administrateurs qui viendraient à décéder ou à donner leur démission et ceux nommés en remplacement ne seront en exercice que pendant le temps qui resterait à courir à leur prédécesseur.

18. Par exception à l'art. 16, et jusqu'à la première assemblée générale, qui aura lieu après l'achèvement des travaux et au plus tard le 1er mars 1838, dans laquelle le conseil d'administration devra être organisé conformément à l'art. 16, la société sera provisoirement administrée par les quatre membres ci-après désignés comme fondateurs de la société. — MM. le baron James de Rothschild. — Auguste Thurneyssen. — Sanson Davillier. — Adolphe d'Eichthal. — Ils devront conserver deux cents actions chacun pendant toute la durée de cette administration provisoire. — Ils pourvoiront eux-mêmes au remplacement de ceux d'entre eux qui viendraient à décéder, ou à donner leur demission, sauf confirmation par la première assemblée génerale. — Leurs remplaçants seront soumis à l'obligation stipulée par le paragraphe 2 du présent article.

19. Le conseil d'administration nomme parmi ses membres un président. La durée des fonctions du président est d'une année. Il peut être réélu. — En cas d'absence du président, il est remplacé par le plus âgé des administrateurs.

20. Le conseil d'administration se réunit au domicile de la société toutes les fois qu'il le juge nécessaire, au moins une fois par mois; les délibérations, pour être valables, doivent être prises à la majorité des membres présents, dont le nombre ne peut être moindre de trois. Les délibérations sont inscrites sur un registre à ce désigné et signées du président, d'un administrateur de service et du directeur.

21. Le conseil d'administration est investi des droits les plus étendus que la loi accorde aux mandataires : il approuve les marchés, autorise, effectue et ratifie les achats de terrains, matériaux, machines, etc. ; il fait les réglements de régime intérieur et extérieur de l'entreprise, détermine l'emploi des fonds restés libres ; il autorise la vente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles. — Il règle l'emploi de la réserve conformément aux présents statuts; il détermine provisoirement les modifications à apporter aux tarifs, les transactions y relatives, le mode d'en

opérer la perception. — Il propose à l'assemblée générale les embranchements à établir. — Il nomme tous les agents et employés de la compagnie et les révoque, à l'exception du directeur. Il fixe leurs traitements et salaires. — Il traite, transige, compromet sur tous les intérêts de la compagnie. Il ordonne les actions et poursuites qui doivent être exercées devant les tribunaux à la requête de la société, poursuite et diligence du directeur. — Les pouvoirs délégués par le conseil sont signés par un administrateur et par le directeur.

22. L'un des administrateurs devra toujours signer, conjointement avec le directeur, la correspondance, les marchés, les actes judiciaires, les contrats d'achats et de ventes, les tranferts de rentes, d'actions, les engagements de la compagnie, et toutes les quittances et décharges qui seraient nécessaires.

Titre VI. *Du directeur et des ingenieurs.* — 23. Le directeur est nommé par le conseil d'administration; il ne peut être révoqué que par l'assemblée générale, à la majorité des deux tiers des actions émises. — Il reçoit un traitement. — Il doit être propriétaire de cent actions jusqu'à la mise en activité du chemin de fer sur toute sa ligne, et après cette époque de cinquante actions seulement, lesquelles seront inaliénables pendant toute la durée de ses fonctions; à l'effet de quoi elles seront déposées pendant tout ce temps dans la caisse à trois clés de la société.

24. Les administrateurs désignés par les présents statuts nomment M. Emile Pereire, directeur. — En cette qualité, il lui est alloué pour tout le temps qu'il sera en fonctions un traitement fixe de douze mille francs par an, qui commence à courir à partir du 10 juin dernier, et dont le paiement doit être effectué de mois en mois.

25. Le directeur agit au nom de la compagnie; il est chargé de l'exécution des délibérations et arrêtés du conseil d'administration. — Il a droit de présence et voix consultative au conseil d'administration. — Il conduit le travail des bureaux. — Il propose la nomination, révocation ou destitution des employés ou agents de la compagnie. — Il signe conjointement avec l'administrateur de service. — En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé provisoirement par un administrateur délégué à cet effet par le conseil d'administration. — En cas de partage entre les administrateurs et jusqu'au jour où le conseil d'administration sera définitivement constitué conformément à l'article 18, il aura voix délibérative dans le conseil.

26. Le conseil d'administration confie l'exécution des travaux d'art et des machines à MM. Emile Clapeyron, ingénieur des mines, et Stéphane Mony, ingénieur civil. — Il leur adjoint, spécialement pour la partie des machines, M. Gabriel Lamé, ingénieur des mines, professeur à l'école polytechnique. — Sauf le cas de

révocation, les fonctions des ingénieurs dureront jusqu'à l'achèvement du chemin. A cette époque, le conseil d'administration déterminera le personnel nécessaire pour les travaux d'entretien et autres travaux ultérieurs.

Titre VII. *De l'assemblée générale.*—27. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires et porteurs de coupons de fondation. Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents. Elle se réunit tous les ans au siége de la société, le premier mars, à dater de l'époque indiquée par l'art. 18 pour la première assemblée générale. — Si le premier mars tombe un jour férié, l'assemblée sera de plein droit remise au lendemain. — Les assemblées générales peuvent être extraordinairement convoquées sur une décision du conseil d'administration pour tout objet spécial et d'urgence que la convocation devra mentionner. Dans tous les cas, les convocations doivent être annoncées un mois d'avance par insertions dans les journaux désignés par le tribunal de commerce de Paris pour ses publications légales.

28. L'assemblée générale est composée des porteurs de quarante actions de capital ou de quarante coupons de fondation ; chaque membre a une voix pour quarante actions ou pour quarante coupons, sans que jamais le nombre total d'actions ou de coupons possédés par un seul individu puisse donner droit à plus de cinq voix. — Un porteur de certificat nominatif d'actions déposées ne peut être représenté que par un autre actionnaire porteur d'un mandat authentique. Il ne peut, soit comme mandataire, soit par lui-même, cumuler plus de cinq voix. — Pour être admis, il faut déposer dix jours à l'avance ses titres contre récépissé au bureau de la compagnie. — L'assemblée délibère à la pluralité des voix des membres présents, excepté dans le cas où une majorité spéciale est requise par les présents statuts.

29. L'assemblée n'est valablement constituée que si le nombre des actions et coupons qui y sont représentés dépasse la moitié du chiffre total des actions et coupons réunis. Dans le cas contraire, elle est ajournée. — Une seconde assemblée sera convoquée avec de nouveaux avis à quinze jours d'intervalle. Les porteurs de vingt actions de capital ou de vingt coupons de fondation y seront admis et auront droit de vote. Dans ce cas seulement, chaque membre aura une voix pour vingt actions ou vingt coupons, sans que jamais un seul individu puisse avoir plus de cinq voix. — Cette seconde assemblée sera valablement constituée, quel que soit le nombre d'actions et de coupons qui y soit représenté, pourvu toutefois que le nombre d'actions y soit au moins triple de celui des coupons de fondation. Si le nombre de coupons de fondation dépassait cette proportion, les porteurs de ces coupons ne seraient admis à voter que dans l'ordre de l'inscription de dé-

pôt exigée par le troisième paragraphe de l'art. 28, et seulement jusqu'à concurrence du tiers des actions présentes. Cette assemblée ne pourra connaître que des objets mis à l'ordre du jour de la première assemblée.—Pour le cas de modifications aux statuts, le nombre des actions ou coupons qui seront représentés dans l'assemblée devra être des deux tiers du chiffre total des actions et coupons réunis. La décision ne pourra être prise qu'aux deux tiers des voix présentes. — L'assemblée générale vote au scrutin secret.

30. L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration qui désignera le secrétaire ; les deux membres les plus âgés seront scrutateurs. —Les délibérations de l'assemblée générale sont inscrites sur un livre spécial et sont signées par les membres du bureau.

31. L'assemblée générale entend les comptes arrêtés au 31 décembre de chaque année. — Elle nomme et révoque les administrateurs et le directeur. — Elle prononce sur les modifications à apporter aux statuts sauf l'approbation de l'antorité, et sur la dissolution anticipée de la société.— Elle statue sur toutes les questions qui lui sont soumises par le conseil d'administration.—Elle prononce, s'il y a lieu, sur les modifications faites ou à faire dans les tarifs, sur les embranchements qui lui sont proposés par le conseil d'administration. —Dans le cas où il serait nécessaire de recourir à un emprunt, l'assemblée générale devra délibérer à la majorité des voix présentes et sous la condition exceptionnelle que les votants réunis justifieront de la propriété des deux tiers du fonds social.

32. Si les comptes-rendus ne sont pas approuvés séance tenante, l'assemblée désignera parmi ses membres trois commissaires pour les examiner. —Ils feront leur rapport à l'assemblée générale qui doit être extraordinairement convoquée dans les deux mois.

Titre VIII. *De la liquidation.* — 33. La société sera dissoute dans les cas suivants : — 1° à l'expiration du terme fixé pour sa durée ; — 2° Si l'assemblée générale reconnaît que les pertes se sont élevées aux trois quarts du capital social ; — 3° Si la dissolution est demandée par un nombre d'actionnaires représentant la moitié plus une des actions de capital, et si elle est votée par l'assemblée générale à la majorité indiquée par le paragraphe 4 de l'article 29.

34. Au terme naturel de la société, la liquidation sera faite par les soins du conseil d'administration et du directeur. — Dans les autres cas, l'assemblée générale qui constatera si le cas de liquidation forcée est arrivé, déterminera le mode à suivre pour opérer cette liquidation. —Dans tous les cas, le produit de la liquidation sera réparti entre toutes les actions jusqu'à concurrence

de leur valeur nominale, moins les sommes distribuées aux termes du dernier paragraphe de l'art. 13. — S'il y a excédant, il sera réparti dans la proportion de deux tiers aux actions, et d'un tiers aux titres de fondation créés en faveur du concessionnaire. Dans tous les cas, les bénéfices loyalement distribués suivant inventaire légalement établi ne seront point sujets à rapport.

35. Toutes les contestations seront jugées par des arbitres juges, amiables compositeurs, qui seront nommés par le tribunal de commerce de Paris, à la requête de la partie la plus diligente. Quel que soit le nombre des parties contendantes, il ne pourra y avoir plus de trois arbitres. — Les arbitres élus seront dispensés d'employer les formes et délais de la procédure. Ils jugeront sur les mémoires et documents qui devront leur être remis de part et d'autre dans le mois de leur constitution. — Leurs jugements seront souverains, sans appel ni recours en cassation. — Tout actionnaire dissident sera tenu d'élire domicile à Paris dans la huitaine du jour où une difficulté aura été soulevée par ou contre lui, et à défaut de cette élection de domicile elle sera de plein droit au siége de la société à Paris, et toutes significations lui seront régulièrement faites à ce domicile.

Modifications aux statuts de la compagnie anonyme de Saint-Germain. — 16 septembre 1839.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture et du commerce; — Vu l'ordonnance royale du 4 novembre 1835 portant autorisation de la Société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain et approbation de ses statuts; — Vu les changements auxdits statuts proposés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 1er mars 1838; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'Etat entendu;

Art. 1er. Les modifications aux articles 28, 29 et 31 des statuts de la société anonyme du chemin de fer de Paris à St-Germain, proposées par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 1er mars 1838, sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 21 août 1839 devant Me Emile-Fould et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture et du commerce, etc.

Extrait d'une délibération des actionnaires du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. — Par-devant Me Émile Fould et son collègue, notaires à Paris, soussignés,— Ont comparu—M. Émile Pereire, demeurant à Paris, rue de Tivoli, n° 16; —Et M. Joseph-Toussaint Sanson-Davilliers, banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 1 ;—Agissant, M. Pereire, comme directeur, et M. Sanson-Davilliers, comme l'un des administrateurs de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, constituée suivant acte passé devant Me Fould, l'un des notaires, à Paris, soussignés, qui en a la minute, et son collègue, le 2 novembre 1835, enregistré et approuvé par ordonnance royale en date du 4 du même mois de novembre; — Lesquels ont, par ces présentes, déposé audit Me Fould, pour être par lui mis au rang de ses minutes, à la date de ce jour, l'extrait délivré par M. Pereire, directeur, et M. Sanson-Davilliers l'un des administrateurs de ladite société, d'une délibération prise par MM. les actionnaires de ladite société, en leur assemblée générale du jeudi 1er mars dernier, à l'effet d'apporter quelques modifications aux articles 28, 29, et 31 des statuts de ladite société.

Suit la teneur de l'annexe :

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, du jeudi 1er *mars* 1838, *ledit procès-verbal, avec les délibérations prises dans l'assemblée, étant inscrits sur un livre spécial et signé des membres du bureau, conformément à l'article* 30 *des statuts;* — « Lesquels, vu l'article 27 des statuts de ladite société, qui porte : l'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires et porteurs de coupons de fondation. Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents. Elle se réunit tous les ans, au siége de la société, le 1er mars à dater de l'époque indiquée par l'article 18, pour la première assemblée générale; dans tous les cas, les convocations doivent être annoncées un mois d'avance par insertions dans les journaux désignés par le tribunal de commerce de Paris pour ses publications légales ; » — Vu les numéros du *journal général d'affiches,* en date du 31 janvier 1838, n° 9622, et de la *Gazette des Tribunaux,* en date du même jour, n° 3866, dont les exemplaires dûment timbrés, légalisés et enregistrés, ont été déposés sur le bureau, lesquels contiennent la convention générale des actionnaires pour le jeudi 1er mars 1838 ; — Et attendu que les formalités requises pour la régularité de la convocation ont été remplies, et qu'il résulte de l'état des dépôts d'actions

faits dix jours d'avance, pour obtenir le droit d'admission dans l'assemblée générale, lequel a été lu et vérifié, séance tenante, article par article, avec les noms des porteurs présents à l'assemblée, par lesquels le dépôt a été fait; que huit mille deux cents actions de capital et deux mille coupons de fondation y sont représentés, qu'ainsi le nombre des actions et coupons représentés dépasse les deux tiers du chiffre total des actions et coupons réunis et qu'il est justifié que les votants réunis justifient de la propriété de deux tiers du fonds social, conditions exigées par les articles 29 et 31 des statuts;—Les susnommés ont déclaré à l'unanimité se constituer en assemblée générale.—Et de suite M. Adolphe d'Eichthal, président du conseil d'administration, a pris, conformément à l'article 30 des statuts, la présidence de l'assemblée générale, et a invité à s'asseoir au bureau, comme scrutateurs, MM. B. Collin et Dupin, membres les plus âgés de l'assemblée, et il a désigné M. Jacques Mathieu pour remplir les fonctions de secrétaire.—Après un discours de M. Adolphe d'Eichthal, président, et de M. Émile Pereire, cinq propositions ont été soumises au vote de l'assemblée générale.—Nous donnons ci-dessous copie de la cinquième proposition et du vote qui l'a suivi. Cinquième question et cinquième proposition. —L'assemblée générale confirme-t-elle par une nouvelle approbation le changement à apporter aux statuts, et qui consiste à réduire à vingt le nombre d'actions et de coupons donnant droit de présence à l'assemblée générale et à substituer à la disposition de l'article 29 et du septième alinéa de l'article 31, qui prescrit que dans le cas de proposition d'emprunt ou de modification aux statuts, les votants réunis devront justifier de la propriété de deux tiers du fonds social ou des deux tiers des actions et coupons réunis, la disposition suivante : — « Les emprunts ou les modifications aux statuts ne pourront être approuvés qu'aux trois quarts des voix représentées dans l'assemblée générale et à la condition expresse que les motifs de convocation de l'assemblée qui sera appelée à délibérer sur ces questions aient été publiés deux mois à l'avance dans les journaux consacrés aux publications légales du tribunal de commerce de Paris, et que ces publications aient été renouvelées de dix jours en dix jours; » et autorise-t-elle le conseil d'administration à consentir les modifications qui pourront être à cette occasion demandées par l'autorité supérieure ?—Cette cinquième proposition est adoptée au scrutin à l'unanimité.

CHEMINS DE FER

DE S.-VAAST-LA-HAUT ET D'ABSCON (Nord).

CONCÉDÉS PAR ORDONNANCE, DIRECTEMENT, POUR 99 ANS.

Concession. — Ordonnance relative au chemin de fer de Saint-Vaast. — 24 *octobre* 1835.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur ; — Vu la demande formée au nom de la compagnie des mines de houille d'Anzin à l'effet d'être autorisée à établir un chemin de fer partant du hameau de Saint-Vaast-la-Haut et aboutissant à Denain sur l'Escaut ; — Vu les plans, devis et projets y annexés ; — Vu l'arrêté du préfet du Nord, en date du 18 mars 1834, ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur l'avant-projet présenté ; — Vu l'avis publié en conséquence le 26 mars suivant par le sous-préfet de Valenciennes et annonçant le dépôt des pièces et l'ouverture des enquêtes à la sous-préfecture de Valenciennes ; — Vu l'arrêté du préfet du 12 mai 1834 dési nant les membres et le président de la commission d'enquête ; — Vu le registre ouvert à la sous-préfecture de Valenciennes contenant les oppositions de dix-sept personnes à l'établissement du chemin de fer projeté ; — Vu la rétractation du sieur Bremy, l'un des opposants ; — Vu l'opposition isolée, adressée le 20 juin 1834 à la commission d'enquête par les sieurs Penicauf et Baudrin ; — Vu le procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, ledit procès-verbal en date du 26 juin 1834 ; — Vu l'avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées, en date des 30 et 6 novembre 1834 ; — Vu l'avis en forme d'arrêt du préfet du Nor , en date du 12 novembre suivant ; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, en date du 10 mars 1835 ; — Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 27 avril 1835, ledit avis approuvé le 13 mai 1835 par le ministre de l'intérieur et le 10 du même mois par notre ministre de la

guerre ; — Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, et les articles 9 et 10 de notre ordonnance du 18 février 1834 ; —Notre conseil d'Etat entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. La compagnie des mines d'Anzin est autorisée à établir un chemin de fer de Saint-Vaast-la-Haut à Denain (Nord) conformément aux clauses et conditions du cahier de charges approuvé le 20 septembre 1835, par notre ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur ; — Ce cahier de charges restera annexé à la présente ordonnance.

2. A l'époque où, conformément à l'article 35 du cahier des charges, le Gouvernement reprendra la jouissance du chemin de fer, le tarif des droits à percevoir sur le chemin de fer sera réduit à la proportion convenable pour couvrir les frais d'entretien ou d'amélioration, s'il y a lieu, ainsi que ceux d'administration et d'exploitation.

ART. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, est chargé, etc.

Ordonnance relative au chemin de fer d'Abscon à Denain — 24 *octobre* 1835.

LOUIS-PHILIPPE. etc.—Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur ; — Vu la demande formée au nom de la compagnie des mines de houille d'Anzin, à l'effet d'être autorisée à établir un chemin de fer partant du village d'Abscon et aboutissant à Denain sur l'Escaut ; — Vu les plans, devis et projet de tarif y annexés ; — Vu l'arrêté du préfet du Nord, en date du 18 mars 1834, ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur l'avant-projet présenté ; — Vu l'avis publié en conséquence, le 26 mars suivant, par le sous-préfet de Valenciennes, et annonçant le dépôt des pièces et l'ouverture des enquêtes à la sous-préfecture de Valenciennes ; — Vu l'arrêté du préfet, du 12 mai 1834, désignant les membres et le président de la commission d'enquête ; — Vu le registre ouvert à la sous-préfecture de Valenciennes, contenant

deux oppositions à l'établissement du chemin de fer projeté; —Vu la retractation du sieur *Blairvacq*, l'un des opposants; — Vu le procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, ledit procès-verbal en date du 26 juin 1834; — Vu l'avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées, en date des 31 octobre et 6 novembre 1834; — Vu l'avis en forme d'arrêté du préfet du Nord, en date du 12 novembre suivant; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, en date du 10 mars 1835; — Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 27 avril 1835, ledit avis approuvé, le 13 mai 1835, par notre ministre de l'intérieur, et, le 10 du même mois par notre ministre de la guerre; — Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, et les articles 9 et 10 de notre ordonnance du 18 février 1834; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La compagnie des mines d'Anzin est autorisée à établir un chemin de fer d'Abscon à Denain, département du Nord, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé, le 20 septembre 1835, par notre ministre secrétaire d'État de l'intérieur. — Ce cahier des charges restera annexé à la présente ordonnance.

2. A l'époque où, conformément à l'article 35 du cahier des charges, le Gouvernement reprendra la jouissance du chemin de fer, le tarif des droits à percevoir sur le chemin de fer sera réduit à la proportion convenable, pour couvrir les frais d'entretien et d'amélioration, s'il y a lieu, ainsi que ceux d'administration et d'exploitation.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, etc.

Cahier des charges (1).

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de deux années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui en autorisera l'exécution, ou plus tôt,

(1) Le cahier des charges du chemin de fer de Saint-Vaast est en tout conforme à celui-ci, à l'exception des articles qui prescrivent la direction générale du tracé.

si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Abscon à Denain et de manière qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira d'un point pris sur le chemin vicinal d'Abscon à Erre, à trois cents mètres environ du village d'Abscon; passera au nord du village d'Ecaudin et aboutira à la gare de Denain sur l'Escaut. — Il y aura divers embranchements dirigés sur les fosses houillères appartenant à la compagnie. La pente maximum du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

3. Dans le délai de trois mois au plus à dater de l'époque fixée par l'article 1er la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan de cinq millimètres par mètre, le tracé définitif du chemin de fer d'Abscon à Denain, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les parties où des gares devront être établies comme il sera dit ci-après.

5. La distance entre les bords intérieurs des rails ne pourra être moindre de un mètre quarante-quatre centimètres, et celle comprise entre les faces extérieures des rails ne pourra être de plus d'un mètre cinquante-six centimes (1m 56).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la facilité de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins quatre gares, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces quatre gares seront placées en dehors de la voie et alternativement pour chaque côté de cette voie. Leur

longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8 Le chemin de fer pourra traverser à leur niveau, les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers; mais lorsqu'il y aura lieu de relever ou d'abaisser le sol de ces chemins, les rampes de raccordement devront avoir six mètres (6 m.) au moins de largeur et au plus vingt-cinq millimètres (0 025) par mètre d'inclinaison.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'un chemin vicinal, la longueur entre les parapets du pont qui supportera le chemin sera fixée à six mètres au moins (6 m.).

10. Lorsqu'il y aura lieu de déplacer des chemins vicinaux et de construire des ponts, à la rencontre de ces chemins, le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser ces déplacements ou ces constructions de ponts.

11. Lorsque les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seront traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0 m. 03), les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

12. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

13. A la rencontre des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux, et qu'elle puisse se continuer après leur achèvement, comme elle avait lieu avant l'entreprise. — A cet effet, des chemins et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs de la localité devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

14. La compagnie sera spécialement tenue d'établir en outre des chemins de fer déjà existants deux nouveaux moyens de com-

munication entre les deux côtés du chemin de fer. La nature et l'emplacement des ouvrages propres à assurer ces communications seront ultérieurement déterminés de concert entre l'administration et la compagnie.

15. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses ou des fossés avec levées en terre. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

16. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement ou de déchargement ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

17. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra en conséquence se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt de terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que dans aucun cas elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

18. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou détérioration d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

19. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

20. Lorsque les travaux seront terminés sur toute l'étendue du chemin de fer, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service ledit chemin

et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

21. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

22. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise à la surveillance de l'administration.

23. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration, aux frais de la compagnie concessionnaire; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

24. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.—Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général du département pour être distribuée à qui de droit.— En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contribution publique.

25. La compagnie sera tenue de se soumettre à toutes les mesures qui seraient prescrites par l'administration pour assurer le paiement des droits de navigation des charbons embarqués à Denain ou autres lieux entre Valenciennes et Cambray.

26. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié du dépôt d'un cautionnement de trente mille francs. — Ce cautionnement pourra être déposé en numéraire ou en inscriptions de rente, cinq, quatre ou trois pour cent (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse des

dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Le cautionnement sera rendu par quart à mesure que des travaux de valeur équivalente seront exécutés : toutefois, le dernier quart restera en dépôt jusqu'après l'achèvement de l'entreprise.

27. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er ; faute, aussi par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà terminées et de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si, l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases et après un délai de trois mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession. Le cautionnement ou la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée servira jusqu'à due concurrence à faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés ; le surplus sera définitivement acquis à titre de dommages-intérêts. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

28. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

29. L'administration arrêtera de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compa-

gnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le serv ce et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

30. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix neuf ans, à dater de l'ordonnance de concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilometre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de trois kilomètres, le droit sera perçu comme pour trois kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes : les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; tout poids compris entre deux et trois cents kilogrammes paiera comme trois cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX DE		TOTAL.
	péage	transport	
Voyageurs : par tête et par kilomètre (non compris le dixième du prix des places dû au trésor).	0 07	0 03	0 10
Marchandises par tonne et par kilomètre . . .	0 06	0 04	0 10
Voitures sur plate-forme.	0 18	0 10	0 28
Machines locomotives avec ou sans chariot, soit qu'elle remorque un convoi, soit qu'elle soit remorquée elle-même.	0 18	»	»
Et par tonne de son poids réel	»	0 06	»
Chaque wagon, chariot ou autre voiture, destiné au transport sur le chemin de fer et y passant à vide :	0 08	0 04	0 12

Les mêmes wagons et voitures paieront comme voiture à vide, indépendamment du prix qui serait dû pour leur chargement, toutes les fois que ce chargement ne sera pas d'une tonne au moins.

31. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables : — 1° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes ; — 2° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes , ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

32. Le prix des transports déterminés au tarif précédent, ne seront point applicables : — 1° aux denrées et objets, qui , sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;— 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;— 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble deux cents kilogrammes et au delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie.

33. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens , le transport des voyageurs, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

34. Les agents et gardes que la compagnie établira , soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront, dans ce cas , assimilés aux gardes champêtres.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 21. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.—La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements

aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous les objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service de transport. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conserve la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les prendre à dire d'experts.

36. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

37. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande de la part de la compagnie.

38. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer d'Abscon à Denain, ou qui seraient en prolongement du même chemin.

La compagnie du chemin de fer d'Abscon à Denain ne pourra mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer d'Abscon à Denain. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

39. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne

nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

40. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

41. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

42. La compagnie sera tenue de désigner un fondé de pouvoir pour recevoir les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le fondé de pouvoir fera élection de domicile à Valenciennes. En cas de non-désignation d'un fondé de pouvoir, ou de non-élection de domicile à Valanciennes par ce fondé de pouvoir, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

43. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du Nord, sauf recours au conseil d'État.

44. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Ordonnance du roi qui complète le tarif des droits à percevoir sur le chemin de fer de Saint-Vaast à Denain (Nord). — 17 *août* 1836.

Louis-Philippe, etc.— Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat du commerce et des travaux publics ;—Vu notre ordonnance du 24 octobre 1835, qui autorise la compagnie des mines d'Anzin à établir à ses frais, risques et pé-

rils, un chemin de fer de Saint-Vaast à Denain; — Vu le cahier des charges annexé à cette ordonnance, et notamment l'article 30, qui détermine le tarif des prix de péage et de transport pour les voyageurs et les marchandises de diverses natures; — Considérant que ce tarif ne fixe aucun prix pour le transport des bestiaux, et qu'il importe de réparer cette omission, autant dans l'intérêt du public que dans celui de la compagnie; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit;

ART. 1er. Le tarif des prix de péage et de transport sur le chemin de fer de Saint-Vaast à Denain (Nord), pour les différentes classes de bestiaux, est fixé ainsi qu'il suit, par tête et par kilomètre :

TARIF.	PIRX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
Bœufs, vaches, taureauxt, ransportés par voiture.	0 06	0 04	0 10
Cheval, mulet, bêtes de trait.	0 04	0 02	0 06
Veaux et porcs	0 01	0 01	0 02
Moutons brebis et chèvres	0 01	0 0075	0 0175

2. Notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux public, etc.

Une deuxième ordonnance, en date du même jour et formulée dans les mêmes termes, applique le même tarif au chemin de fer d'Abscon à Denain.

Ordonnance qui autorise la compagnie des mines d'Anzin à prolonger jusqu'à Anzin le chemin de fer de Saint-Vaast-la-Haut à Denain. — 31 *janvier* 1841.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics; — Vu la demande présentée par la compagnie des mines de houille d'Anzin, tendant à obtenir l'autorisation de prolonger jusqu'à Anzin le chemin de fer de Denain à Saint-Vaast, autorisé par notre ordonnance du 24 octobre 1835; — Le mémoire descriptif des travaux à exécuter et les plans à

l'appui ; —Les registres d'enquête ouverts les 10 et 15 juillet dernier à la préfecture du Nord et à la sous-préfecture de Valenciennes, lesquels ne contiennent aucune réclamation ni opposition ; — La délibération de la chambre du commerce de Valenciennes, du 24 juillet dernier ; —Le procès-verbal de la délibération de la commission d'enquête, du 12 août 1840 ; — Les rapports et avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées, des 28 octobre et 1er novembre 1839 ; — Les lettres du préfet du Nord, des 7 novembre 1839 et 29 août 1840 ; — L'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, du 30 octobre dernier ; — Vu notre ordonnance susénoncée, du 24 octobre 1835, qui a autorisé l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Vaast à Denain, et le cahier des charges annexé à cette ordonnance ; — Notre conseil d'État entendu ; —Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie des mines d'Anzin est autorisée à prolonger jusqu'à Anzin le chemin de fer de Saint-Vaast-la-Haut à Denain, autorisé par notre ordonnance du 24 octobre 1835 ; — Ce prolongement s'exécutera conformément au tracé marqué par une teinte rose sur le plan joint à la présente ordonnance.

2. La compagnie sera d'ailleurs soumise, pour le susdit prolongement, aux dispositions du cahier de charges annexé à l'ordonnance ci-dessus rappelée du 24 octobre 1835.

3. Conformément à l'engagement pris par la compagnie dans sa demande du 2 juillet 1840, il ne sera perçu aucun prix pour le transport sur le prolongement de Saint-Vaast à Anzin des voyageurs ou des marchandises qui auraient parcouru tout ou partie du chemin de fer de Saint-Vaast à Denain.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, est chargé, etc.

14

CHEMIN DE FER

DE VILLERS-COTTERETS AU PORT-AUX-PERCHES, SUR LA RIVIÈRE D'OURCQ,

CONCÉDÉ DIRECTEMENT, PAR ORDONNANCE, POUR 99 ANS.

Concession. — 6 *juin* 1836.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics; — Vu la demande formée par M. Charpentier, sous la date du 2 juin 1835, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq ; — Vu les plans, devis, détail estimatif, mémoire et projet de tarif annexés à cette demande ; — Vu l'avis en date du 22 juin 1835, publié par le préfet de l'Aisne, et annonçant le dépôt des pièces de l'avant-projet à la préfecture de Laon et aux sous-préfectures de Soissons et de Château-Thierry, et l'ouverture, aux-mêmes lieux, de registres destinés à recevoir les observations et déclarations du public ; — Vu l'arrêté du préfet, sous la date du même jour, désignant les membres et le président de la commission d'enquête ; — Vu l'arrêté de ce magistrat, en date du 6 juillet 1835, qui adjoint quatre nouveaux membres à ladite commission d'enquête ; — Vu les certificats delivrés sous la date des 22 et 24 juillet 1835, par le préfet de l'Aisne et le sous-préfet de Château-Thierry, et constatant qu'à Laon et à Château-Thierry, il n'a été présenté aucune observation ni réclamation contre l'avant-projet présenté ; — Vu le registre d'enquête ouvert à la sous-préfecture de Soissons, et contenant l'opposition du maire de Faverolles ; — Vu l'avis favorable du conseil municipal de Villers-Cotterets; ledit avis en date du 17 juillet 1835 ; — Vu le procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, arrêté le 10 août 1835 ; — Vu les rapports et avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées, en date des 23 et 28 septembre 1835 ; — Vu l'avis en forme d'arrêté du préfet de l'Aisne, du 2 octobre suivant ; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées, du 1er décembre 1835 ; — Vu le nouveau projet de tarif pré-

senté par le soumissionnaire, le 10 du même mois; — Vu l'avis exprimé, à la date du 28 décembre 1832, par l'intendant général de notre liste-civile; — Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, et notre ordonnance du 18 février 1834; — Notre conseil d'État entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. M. Charpentier est autorisé à établir un chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé le 23 mai 1836, par notre ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente ordonnance.

2. Notre ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics, etc.

Cahier des charges.

Art. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années, à dater de l'ordonnance qui en autorisera l'exécution, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq; et de manière à ce qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira d'un point pris à l'entrée de la ville de Villers-Cotterets, du côté de la Ferté-Milon, et aux abords de la route royale, n° 36, de Soissons à Melun; il entrera dans la forêt à six cents mètres environ, à partir de l'origine, la traversera sur deux mille neuf cents mètres environ de longueur, en coupant la route Coquetière, la route Tortue, la laie de la Bruyère-aux-Loups, la laie de Dayencourts, la route d'Oigny, au carrefour dit du Pavé-Neuf, la route des Masures et la route Droite; il entrera ensuite dans la vallée d'Oigny, un peu avant le chemin d'Oigny à Dampleux, se développera dans cette vallée sur une longueur totale d'à peu-près quatre mille six cents mètres, et aboutira à la rivière d'Ourcq au point dit le Pont-aux-Perches. — Il se composera de trois parties distinctes : la première, à partir de Villers-Cotterets, de deux mille neuf cent vingt-deux mètres de longueur, et d'une pente uniforme de cinq millimètres par mètre au maximum; la seconde, formant plan automoteur, de neuf cent trente mètres de développement et de 0m 0338 de pente maximum; et la troisième, de quatre mille trois cent trois mètres de longueur, et d'une pente au maximum de 0m 0052.

3. Le concessionnaire se conformera aux dispositions du tracé définitif, dont il fera faire les études à ses frais, d'après les indica-

tions de l'article précédent, et qu'il sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, dans le délai de trois mois à dater de l'ordonnance de concession. A l'appui de ce tracé, il joindra un profil en long, un certain nombre de profils en travers et le tableau des pentes et rampes, l'indication des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement ; un état des ouvrages d'art; enfin un devis explicatif comprenant la description des travaux à entreprendre. — Il devra spécialement fournir les détails de la construction du plan automoteur et des moyens de traction qu'il se propose d'y employer. — En cours d'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer les modifications qu'il pourrait juger utile d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les parties où des gares devront être établies, comme il est dit à l'article 7.

5. La distance entre les talus intérieurs des rails ne pourra être moindre d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m\ 44^c$), et celle comprise entre les faces extérieures des rails ne pourra être de plus d'un mètre cinquante-six centimètres ($1^m\ 56^c$).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500^m) ; et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celle de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins cinq gares, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces cinq gares seront placées en dehors de la voie, et alternativement pour chaque côté de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins ; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre le concessionnaire et l'administration.

8. Le chemin de fer pourra traverser à leur niveau les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers; mais lorsqu'il y aura lieu de relever ou d'abaisser le sol de ces chemins, les rampes de raccordement devront avoir six mètres (6^m) au moins de largeur, et au plus ving-cinq millimètres par mètre d'inclinaison.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'un chemin vicinal, la longueur entre les parapets du pont qui supportera le chemin sera fixée à six mètres.

10. Lorsqu'il y aura lieu de déplacer des chemins vicinaux ou de construire des ponts à la rencontre de ces chemins, le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser ces déplacements ou ces constructions de ponts.

11. Lorsque les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seront traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m03^c) ; les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

12. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

13. A la rencontre des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et qu'elle puisse se continuer, après leur achèvement, comme elle avait lieu avant l'entreprise. — A cet effet, des chemins et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

14. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

15. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement ou de déchargement ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, seront achetés et payés par le concessionnaire. — Le concessionnaire est substitué aux droits, comme il est soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

16. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et les réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; il pourra en conséquence se procurer par les mêmes voies les matériaux de

remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge, par lui, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat; sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

17. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration des terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

18. Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

19. Lorsque les travaux seront terminés sur toute l'étendue du chemin de fer, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service ledit chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

20. Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances; il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée aux frais du concessionnaire dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

21. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge du concessionnaire. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, le concessionnaire demeure soumis à la surveillance de l'administration.

22. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration, aux frais du concessionnaire; le montant des avances sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

23. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

24. Dans les trois mois qui suivront l'ordonnance de concession, le concessionnaire sera tenu de porter à quarante mille francs le dépôt de vingt mille francs qu'il aura dû effectuer à l'appui de la soumission. Ce dépôt, qui deviendra le cautionnement de l'entreprise pourra être effectué en numéraire ou en inscription de rentes cinq, quatre ou trois pour cent (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

25. Si, dans le délai de six mois, à dater de l'ordonnance de concession, le concessionnaire ne s'est pas mis en mesure de commencer les travaux, et s'il ne les a pas effectivement commencés, il sera déchu de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni modification quelconque. — Les plans généraux et particuliers, les devis estimatifs, les nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations rédigés et recueillis aux frais et par les soins du concessionnaire, deviendront la propriété du Gouvernement; moyennant la remise et l'abandon de ces divers documents dans le délai d'une année, la moitié du cautionnement déposé sera restituée au concessionnaire; l'autre moitié deviendra la propriété du Gouvernement et demeurera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par quart et à mesure que le concessionnaire aura exécuté des travaux pour une somme double.

26. Faute par le concessionnaire d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des

matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà terminées et de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. —Le concessionnaire évincé recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits à la première concession. Le cautionnement, ou la partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée, servira jusqu'à due concurrence à faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés; le surplus sera définitivement acquis à l'Etat, à titre de dommages-intérêts. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

27. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

28. L'administration arrêtera, de concert avec le concessionnaire, ou du moins après l'avoir entendu, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge dn concessionnaire. Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. —Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour le concessionnaire et pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

29. Le concessionnaire ne pourra transporter que des marchandises et des bestiaux sur le chemin de fer; il lui est expressément interdit de transporter des voyageurs, à raison du plan incliné que ce chemin présente.

30. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses

qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de temps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'ordonnance de concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dûs au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de trois kilomètres. le droit sera perçu comme pour trois kilomètres entiers.—Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes ; tout poids compris entre deux cents et trois cents kilogrammes, paiera comme trois cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Traction.	
Bestiaux par tête et par kilomètre.			
Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures	0 06	0 04	0 10
Chevaux mulets, bêtes de trait.	0 04	0 02	0 06
Veaux et porcs.	0 015	0 010	0 025
Moutons, brebis, chèvres.	0 010	0 010	0 020
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re CLASSE. Houille, pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier, engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 10	0 06	0 16
2e CLASSE. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbres en blocs, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres et en feuilles, plomb en saumons.	0 11	0 07	0 18
3e CLASSE. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non ; vinaigres, vins, boissons et spiritueux ; huiles ; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques ; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales ; objets manufacturés	0 12	0 08	0 20
Voitures sur plate-forme.	0 20	0 10	0 30

	PRIX DE		Total.
	Péage.	Traction.	
Machine locomotive, avec ou sans chariot, soit qu'elle remorque un convoi, ou qu'elle soit remorquée elle-même. . . .	0 20	»	0 20
Et par tonne de son poids réel.	» »	0 08	0 08
Chaque wagon ou chariot ou autre voiture, destiné au transport sur le chemin de fer et y passant à vide.	0 09	0 06	0 15
Les mêmes ou wagons voitures paieront comme voitures à vide, indépendamment du prix qui serait dû pour leur chargement, toutes les fois que ce chargement ne sera pas d'une tonne au moins.			

31. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables : 1° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes ; — 2° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille kilogrammes. — Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

32. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs. — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble deux cents kilogrammes et au delà d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés les prix de transport seront librement débattus avec le concessionnaire.

33. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

34. Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 20. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si le concesionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, le concessionnaire en conservera la propriété, si mieux il n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

36. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fers, qui traverseraient le chemin de fer projeté, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

37. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

38. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — Le concessionnaire du chemin de fer de

Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq, ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, sur la rivière d'Ourcq. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

39. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire du chemin de fer.

40. Le concessionnaire fera élection de domicile à Laon ou à Villers-Cotterets; il ne pourrra s'absenter qu'après avoir désigné à l'administration un fondé de pouvoir, pour recevoir en son absence les notifications de toute nature que l'autorité pourrait être dans le cas de lui adresser. — En cas de non-élection de domicile à Laon ou à Villers-Cotterets, ou de non-désignation d'un fondé de pouvoir, toute notificatiou ou signification adressée au concessionnaire sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Aisne.

41. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Aisne, sauf recours au conseil d'État.

42. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

CHEMIN DE FER
DE CETTE A MONTPELLIER,
CONCÉDÉ DIRECTEMENT, PAR UNE LOI, POUR 99 ANS.

Concession. — 9 *juillet* 1836.

LOUIS-PHILIPPE, etc.—Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. L'offre faite par les sieurs Mellet et Henry, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Montpellier à Cette, est acceptée.

2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Mellet et Henry, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 25 avril 1836 par le ministre secrétaire d'Etat du commerce et des travaux publics, et accepté, sous la date du 26 du même mois, par lesdits sieurs Mellet et Henry, recevront leur pleine et entière exécution. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

3. Si les travaux ne sont pas commencés dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la présente loi, les sieurs Mellet et Henry, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque, seront déchus de plein droit de la concession du chemin de fer.

4. Si les travaux commencés ne sont pas achevés dans le délai de trois ans, les concessionnaires, après avoir été mis en demeure, encourront la déchéance ; il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication, ainsi qu'il est réglé au cahier des charges.

5. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais des concessionnaires. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Montpellier à Cette, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer, partant de Cette, sera d'abord établi le long des dunes, entre la mer et les étangs, jusque près du poste des douanes dit *Poste-Germain*, où il traversera l'étang d'Ingril et le canal des étangs, pour venir passer au-devant de Frontignan. Il sera ensuite dirigé de manière à passer un peu au-dessous de Vic, sous Mirevals, près de Mas de Recouly, à la ferme de la Castelle, et près de Saint-Martin-de-Prunet; enfin il aboutira à Montpellier, dans les environs de la place de la Sonnerie, et sera mis en communication avec cette place. — Le point de départ du chemin dans la ville de Cette ainsi que sa hauteur au-dessus de la mer en ce point, et au passage des marais de Frontignan et de Vic, seront ultérieurement fixés par l'administration. — La compagnie sera tenue de se conformer, pour la partie du tracé située aux abords de la place de Cette, aux dispositions indiquées dans la délibération de la commission mixte en date du 30 mars 1836. — La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas trois cent soixante-cinq cent-millièmes (0^m 00365) par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Montpellier à Cette, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'avec une

voie sur tout son développement ; mais la compagnie devra acquérir immédiatement la superficie de terrain nécessaire pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en fait sentir plus tard.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44^c$) ; si par la suite on établissait une seconde voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à la largeur de chaque voie, c'est-à-dire à un mètre quarante-quatre centimètres mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à douze cents mètres ($1,200^m$), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins sept gares entre Montpellier et Cette, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée.— Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.—Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m), pour la route royale, sept mètres (7^m) pour la route départementale et cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur, sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) ; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres ($3^m 50$), et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1^m) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m)

pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour un chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3m 50), et la distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées en l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder quatre centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et six centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m 03c); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. —

Au passage des étangs, la compagnie sera tenue d'établir, au travers des levées du chemin de fer, un certain nombre de ponts ou ponceaux destinés à établir la communication entre les eaux situées des deux côtés du chemin de fer.—Les levées ou passages des marais seront accompagnés de fossés disposés sur des pentes régulières; ces levees seront traversées par des aqueducs à clapets, destinés tout à la fois à procurer l'écoulement des eaux des marais et à empêcher l'invasion des eaux de la mer. — La disposition de ces ouvrages, la position, le nombre et le débouché des ponts, ponceaux et aqueducs, seront déterminés par l'administration d'après les projets de détail qui devront être soumis à son approbation avant de pouvoir être mis à exécution. —L'entretien des fossés et de tous les ouvrages mentionnés ci-dessus restera à la charge des concessionnaires.

17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.—La même condition est expressément obligatoire, pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. —Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater que les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et qu'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées ou souterrains dont l'exécution pourrait devenir nécessaire seront ouverts immédiatement pour deux voies; en conséquence, ils auront six mètres cinquante centimètres de largeur, entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres vingt centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30^c). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et *imperméables*. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôtures au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur, à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 17 juillet 1833.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra en conséquence se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat; sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

24. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties

du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

28. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29. Pour garantie de sa soumission et de l'exécution des travaux, la compagnie devra déposer un cautionnement de 130,000 francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, soit en autres effets du trésor, avec transfert au nom de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — La compagnie ne pourra d'ailleurs commencer aucuns travaux et poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social montant à 2,600,000 francs, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de cette somme. — Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de la présente concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux conformément aux dispo-

sitions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée, moyennant la remise et l'abandon à l'Etat des plans généraux et particuliers, les devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie, et qui deviendront également la propriété du Gouvernement. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains, sur la ligne du chemin de fer, pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution; néanmoins le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement définitif des travaux.

30. Faute, par la compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi, par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 34, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux,

engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

31. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

32. L'administration arrêtera, de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage d'un chemin de fer.

33. Les machines locomotives employées sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

34. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais, et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne

seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX		Total.
	Péage.	ransport	
1° Voyageurs par personne et par kilomètre (non compris le dixième du prix des places dû au trésor public).			
En voiture découverte ou non fermée	0 03	0 02	0 05
En voiture couverte et fermée	0 05	0 025	0 075
2° Bestiaux par tête et par kilomètre.			
Chevaux, mulets, bêtes de trait, bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures	0 06	0 040	0 010
Veaux et porcs.	0 015	0 010	0 025
Moutons, brebis et chèvres	0 013	0 007	0 020
3° Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re Classe : Pierre à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, fumiers et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes ; grains et sels.	0 07	0 05	0 012
2e Classe : Farine, chaux et plâtre, minerai, coke, charbon de bois, bois à brûler, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons, faïence, verre à vitre et bouteilles, vinaigre, vins, boissons et spiritueux, huiles et savons.	0 086	0 054	0 014
3e Classe : Fonte moulée, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, coton, laine, chanvre, lin, tabac, bois de menuiserie, bois de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, fruits secs, drogues, épiceries, denrées coloniales, poissons frais ou secs, garance moulue, porcelaines et objets manufacturés. . . .	0 010	0 06	0 016
Houille	0 06	0 04	0 010
Objets divers, par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés)	0 10	0 06	0 016
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 05	0 03	0 08
Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

S'il est reconnu, après une période de cinquante ans, que le dividende moyen des cinq dernières années excède dix pour cent du montant des capitaux engagés dans l'entreprise, le tarif ci-dessus indiqué sera diminué de manière à ramener à cette proportion le montant du dividende.

35. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage à aucun supplément pour le prix de sa place.

36. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

37. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

38. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;— 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tous paquets ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes, d'objets expédiés par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de soixante centimes (0 60).

39. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchan-

dises et matières quelconques qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

40. Les agents et gardes que la compagnie emploiera, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

41. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par l'effet seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et généralement tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre et objets immobiliers non-compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conservera la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'Etat, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

42. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

43. Toute exécution ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

44. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'ac-

corder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin de fer de Montpellier à Cette, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur le chemin de fer de Montpellier à Cette. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

45. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations, qui pourraient en comprometre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

46. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

47. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Montpellier. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Hérault.

48. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Hérault, sauf recours au conseil d'Etat.

49. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Ordonnance portant autorisation de la société anonyme formée à Paris pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Cette. — *4 juillet* 1838.

Louis-Philippe, etc.— Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 9 juillet 1836, par laquelle l'offre de MM. Mellet et Henry d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Montpellier à Cette (Hérault), est acceptée ; — Vu le cahier des charges dressé à cet effet par le directeur général des ponts-et-chaussées, le 28 avril 1836, approuvé par notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le même jour, dans toute sa teneur, par M. Henry, tant en son nom personnel que comme fondé de pouvoir de M. Mellet; — Vu l'acte du 26 mars 1837, portant cession par MM. Mellet et Henry, à MM. Thomas Brunton et compagnie, de tous leurs droits à la concession dudit chemin de fer et aux travaux qui en dépendent; — Vu l'acte de société du 26 mars 1837, passé devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, et contenant un traité à forfait entre le sieur Brunton et les fondateurs de la société en commandite, pour l'exécution dudit chemin de fer; — Vu le projet de statuts présenté à notre approbation pour constituer en société anonyme la société en commandite cessionnaire de MM. Mellet et Henry; — Vu les articles 29 à 37, 40 à 45 du code de commerce; — Notre conseil d'État entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Montpellier à Cette (Hérault), est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qui sont contenus dans l'acte passé, les 26 et 27 juin 1838, par-devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour MM. Mellet et Henry de la soumission

par eux faite le 26 avril 1836, ensuite du cahier des charges annexé à la loi du 9 juillet même année.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, aux préfets de la Seine et de l'Hérault, aux chambres de commerce et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Montpellier.

Statuts. — Par-devant Me Antoine-Simon Hailig et son collègue, notaires à Paris, soussignés, — Sont comparus : — M. Auguste Leo, banquier, demeurant à Paris, rue Louis-le-Grand, 11; — M. le baron Frédéric de Mecklembourg, propriétaire, demeurant à Bruxelles, hôtel de Suède, présentement à Paris, boulevart Montmartre, 16; — M. Thomas Brunton, propriétaire, demeurant à Paris, rue Papillon, 5; — M. Alphonse Cornut-Delafontaine de Coincy, propriétaire, demeurant à Paris, rue Laffitte, 17; — — Et M. Antoine-Jacob Stern, banquier, demeurant aussi à Paris, rue Chauchat, 7; — Lesquels ont dit et exposé ce qui suit : — Une loi du 9 juillet 1836 a accordé à deux concessionnaires le droit d'établir un chemin de fer de Montpellier à Cette, et de percevoir pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de sa promulgation, le péage et le prix de transport fixés dans un cahier de charges dressé par M. le directeur général des ponts-et-chaussées le 25 avril 1836, approuvé le même jour par M. le ministre du commerce et des travaux publics. — Suivant acte passé devant Me Hailig, notaire à Paris, le 26 mars 1837, les comparants ont formé une société en commandite par actions dans la vue d'acheter tous les droits des concessionnaires et d'exécuter les travaux de concession du chemin. — Cette société a été constituée sous la raison sociale Thomas Brunton et compagnie. — Par un autre acte passé le même jour devant le même notaire, la société a fait l'acquisition de la construction des projets, dessins, études et autres travaux faits pour arriver à la construction du chemin — En formant la société le 26 mars 1837, l'intention des parties était de la convertir en société anonyme ; et, à cet effet, il a été stipulé que tous les droits de la société à la concession et à ses accessoires formeraient l'objet d'un apport à la société nouvelle à créer sous la forme anonyme. — En conséquence, les comparants agissant au nom de tous les actionnaires, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'article 33 de l'acte constitutif de la société

en commandite, lequel est ainsi conçu : — « La présente société » pourra être convertie en société anonyme ; à cet effet, les compa- » rants dresseront, sous huitaine, à la suite des présentes, le projet » d'association sous cette nouvelle forme. — Ils auront en qualité » de fondateurs, les pouvoirs les plus étendus pour représenter tous » les actionnaires dans cet acte et pour régler les conditions. » Pour solliciter l'obtention de l'ordonnance royale d'autorisa- » tion et consentir toutes les modifications réclamées par l'auto- » rité au projet de statuts de la société nouvelle, ils agiront vala- » blement à la simple majorité. Les statuts de la société anonyme, » réglés dans la forme indiquée ci-dessus, seront obligatoires » pour tous les porteurs d'actions de la présente société. » Ont déclaré arrêter comme suit les statuts de la société anonyme :

Fondation. — Art. 1er Il est fondé par ces présentes, sauf l'approbation du roi, une société anonyme, entre tous les propriétaires des actions créées ci-après.

2. L'entreprise prend la dénomination de *Société Anonyme du Chemin de fer de Montpellier à Cette.*

3. Elle a pour objet la construction et l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Cette, en vertu de la loi du 9 juillet 1836.

4. La société commence du jour de l'insertion au *Moniteur* de l'ordonnance royale approbative des présents statuts, elle finit en même temps que la concession.

5. Le domicile social est établi à Paris.

6. Il est fait apport à la société anonyme de tous les droits de la concession aux études, devis et projets résultants en faveur de la société Brunton et compagnie de la cession ci-dessus rappelée. Cet apport est fait net et quitte de toutes charges, sous la condition, pour la société anonyme, de satisfaire à toutes les dispositions du cahier des charges de la concession, ladite société anonyme étant désormais subrogée activement et passivement, à ce sujet, aux lieu et place de la société Thomas Brunton et des concessionnaires primitifs.

Fonds social. — 7. Le fonds social est fixé à trois millions divisé en six mille actions de cinq cents francs chacune. Le fonds social est réparti dans les proportions suivantes entre les actionnaires ci-après dénommés, titulaires de la totalité des actions de la société Brunton et compagnie. — MM. le baron de Mecklembourg, sept cent cinquante mille francs (750,000). — Auguste Léo, sept cent cinquante mille francs (750,000). — A.-J. Stern, sept cent cinquante mille francs (750,000). — Decoincy et Brunton, conjointement pour sept cent cinquante mille francs (750,000). — Total égal 3,000,000 fr. — Ce fonds social ainsi réalisé recevra la destination suivante : — 1° Cent vingt-cinq mille francs seront employés à payer tous les droits à la concession du chemin, en-

semble les travaux de l'étude, avant-projets, plans généraux et tous les documents quelconques relatifs au chemin, cédés à MM. Brunton et compagnie par MM. Mellet et Henry, suivant acte du 26 mars 1837, reçu par Me Hailig et son collegue, notaires à Paris; — 2° Deux millions six cent mille francs sont consacrés à la construction du chemin, à la création du matériel de l'exploitation et à l'exécution de toutes les conditions du cahier des charges, conformément au traité à forfait passé entre le sieur Brunton et les fondateurs de la compagnie en commandite, suivant acte reçu par Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, le 26 mars 1837; — 3° Soixante-quinze mille francs sont destinés à faire face aux frais de constructions et d'organisation de la société et à toutes ses dépenses d'administration, jusqu'à la mise en exploitation du chemin; — 4° Deux cent mille francs sont affectés à un fonds de réserve dont l'assemblée générale des actionnaires déterminera ultérieurement l'emploi suivant les circonstances.

8. Les actions sont, au choix de l'actionnaire, ou nominatives ou au porteur. Chacun peut, à sa volonté, convertir ses actions nominatives en actions au porteur, et réciproquement. — Les actions de l'une et de l'autre espèce ont une même série de numéros d'un à six mille. Elles sont extraites d'un registre à souche et à talon qui reste déposé au siége de la société. — Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs. — Elles doivent être frappées du timbre sec de la société.

9. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre. — Celle des actions nominatives a lieu par un transfert consigné sur un registre tenu à cet effet au domicile social, conformément à l'article 36 du code de commerce. Chaque action est indivisible. — Jusqu'au paiement intégral du montant des actions, il ne sera remis aux ayants-droit que des promesses d'actions nominatives transférables de la même manière que les actions nominatives, et le transfert ne pourra s'effectuer qu'en maintenant l'obligation du souscripteur primitif.

Droits attachés aux actions. — 10. Toute action donne droit à une part proportionnelle au nombre des actions émises : — 1° Dans tout ce qui compose la propriété de la société; — 2° Dans les produits annuels de l'entreprise après déduction des charges.

Paiement du prix des actions. — 11. Le prix des actions est payable suivant les besoins et sur la demande du conseil d'administration. — Tout actionnaire est libre de payer par anticipation, mais sans intérêts, le prix de ses actions. Les versements se font à Paris, au siége de la société.

12. Faute par un actionnaire de fournir dans le délai de quinze jours, à compter de l'avis donné par l'administration, les appels de fonds qui seraient faits jusqu'à la concurrence de la mise sociale, ses actions seront vendues à la Bourse, par le ministère d'un

agent de change, et suivant le résultat de la vente, il profitera de l'excédant ou sera poursuivi pour le paiement du déficit.

Administration.—13. Les affaires de la société seront gérées par un conseil d'administration avec les attributions suivantes et sans qu'elles puissent faire obstacle à l'exécution du traité à forfait dont il a été parlé à l'article 7. — Le conseil représente la société vis-à-vis des tiers. Il stipule ses intérêts auprès de l'administration publique, des tribunaux et de toutes autorités. Il veille à l'accomplissement des conditions de la concession, à l'exécution des travaux et à l'entretien du chemin; il passe les marchés et contracte les engagements. Il peut traiter, transiger, compromettre sur tous les intérêts de la compagnie, mais il ne peut contracter d'emprunt, ni faire des effets de commerce, si ce n'est avec le consentement de l'assemblée générale. Il nomme et révoque tous agents ou employés, il règle leurs attributions et leurs traitements. Il dirige la correspondance, fixe le mode de comptabilité et détermine par un budget annuel toutes les dépenses de l'administration; enfin il prend toutes les mesures que les besoins de la société peuvent réclamer. — Les actions judiciaires seront dirigées au nom de la société, poursuite et diligence du conseil d'administration. — La signature sociale appartient au conseil. — Le concours de trois administrateurs est nécessaire pour qu'il puisse en être fait usage. — Le conseil peut déléguer pendant la durée des travaux, l'exercice d'une partie de ses pouvoirs, soit à un de ses membres, soit même à un autre actionnaire. — Après l'achèvement des travaux, il sera nommé, s'il y a lieu, un directeur par l'assemblée générale, qui déterminera le traitement et et les avantages qui peuvent lui être alloués. Ce directeur est toujours révocable.

14. Le conseil d'administration se compose de cinq membres. Chaque membre du conseil doit être propriétaire de cinquante actions nominatives, qui demeurent inaliénables pendant la durée de ses fonctions et sont affectées à la garantie de sa gestion. Les fonctions des administrateurs sont gratuites, cependant il peut leur être alloué des jetons de présence par une décision de l'assemblée générale qui en fixe en même temps la valeur.

15. Le conseil d'administration se renouvelle par cinquième, d'année en année. — Les membres sortant à la fin des quatre premières années sont désignés par le sort. — Les administrateurs sortant peuvent être réélus. Les nominations sont faites par l'assemblée générale.

16. Le conseil d'administration choisit un de ses membres pour remplir les fonctions de président. — Ces fonctions durent une année. — Le président sortant peut être réélu. En cas d'absence, il est remplacé par le plus âgé des membres présents.

17. Le conseil d'administration s'assemble au moins une fois par

mois. Il peut être convoqué extraordinairement par le président ou celui qui en remplit les fonctions. — La présence de trois administrateurs au moins est nécessaire pour la validité des délibérations. — Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président ou de celui qui siége à sa place est prépondérante. — Le nombre des membres présents est constaté par la signature de chacun d'eux, apposée à l'ouverture de la séance sur le registre des délibérations.

18. En cas de décès d'un administrateur, le conseil pourvoit provisoirement à son remplacement. — L'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive; l'exercice de l'administrateur ainsi nommé se borne au temps qui restait à courir à son prédécesseur.

19. Sont nommés administrateurs jusqu'à la première assemblée générale : MM. le baron de Mecklembourg, Auguste Léo, A. de Coincy, A.-J. Stern.

Commission de surveillance. — 20. Indépendamment du conseil d'administration, il est formé une commission de surveillance composée de trois membres choisis par l'assemblée générale parmi les propriétaires de dix actions nominatives au moins. — Les fonctions des commissaires sont gratuites; cependant il peut leur être alloué à chaque séance un jeton de présence. — L'assemblée générale décidera de l'opportunité de cette mesure. — La commission de surveillance se renouvelle par tiers d'année en année; les membres sortant les deux premières années sont désignés par le sort. — Tout membre peut être réélu. — La commission de surveillance se réunit au siége de la société chaque fois qu'elle le juge convenable. Elle peut au nombre de deux membres agir dans les limites de sa compétence. Elle est chargée de vérifier les inventaires et comptes annuels, de présenter à l'assemblée générale un rapport sur les comptes, et de surveiller l'exécution des mesures ordonnées par l'assemblée générale et de ses délibérations.

Assemblées générales. — 21. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires. Elle se compose de tous les propriétaires de cinq actions au moins. — Les convocations sont faites vingt jours avant la réunion, à la diligence du conseil d'administration, par un avis inséré dans deux journaux quotidiens de Paris, consacrés aux sociétés commerciales et dans un journal de Montpellier, et par lettres closes adressées aux actionnaires qui ont fait connaître leur domicile. — Les actions au porteur sont représentées deux jours au moins avant la réunion au siége de la société et il est délivré à celui qui en est le porteur, une carte d'admission indiquant le nombre et le numéro de ses actions. — Une feuille de présence destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions qu'ils

possèdent demeure annexée à la minute du procès-verbal de la délibération. — L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents sont au moins au nombre de vingt, et réunissent le tiers plus une des actions émises. — Si ces proportions ne sont pas atteintes sur une première convocation, il en est fait une seconde à quinze jours d'intervalle, et les membres présents à cette nouvelle réunion, quel que soit le nombre de leurs actions, délibèrent valablement, mais seulement sur les affaires à l'ordre du jour de la première assemblée. — Le bureau se compose d'un président, d'un secrétaire et de deux scrutateurs. — Le président est nommé par l'assemblée générale. Il désigne parmi les actionnaires présents le secrétaire et les scrutateurs. — Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix, sauf ce qui sera dit à l'article 31. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante. — La propriété de cinq actions donne une voix, celle de vingt-cinq actions donne deux voix, celle de cinquante actions donne trois voix, celle de cent actions et d'un plus grand nombre donne quatre voix. — Chaque actionnaire peut se faire représenter aux assemblées générales par un mandataire, pourvu que ce mandataire ait lui-même le droit d'assister à l'assemblée générale. — Le mandataire ne peut cependant avoir plus de quatre voix, tant pour lui que pour son commettant. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet. — Ces procès-verbaux seront signés du président, du secrétaire et des scrutateurs.

22. Toute délibération prise par l'assemblée régulièrement constituée est obligatoire pour les absents ou les dissidents.

23. L'assemblée générale se réunit au siége de la société dans le courant du mois de mars de chaque année. Indépendamment des assemblées générales annuelles, le conseil d'administration et la commission de surveillance peuvent en convoquer d'extraordinaires, toutes les fois qu'ils le jugent nécessaire. — En tous les cas, la première assemblée générale des actionnaires aura lieu au plus tard dans le mois qui suivra l'ouverture du chemin.

24. Les réunions ordinaires ont pour objet : 1° d'entendre le rapport de l'administration sur l'état de l'entreprise ; — 2° de délibérer sur l'approbation des comptes présentés par les administrateurs après avoir entendu les observations des membres de la commission de surveillance sur le résultat de leur examen ; — 3° de nommer, s'il y a lieu, de nouveaux administrateurs et commissaires ; — 4° de délibérer sur les propositions faites par les administrateurs ; — 5° enfin, de pourvoir par leurs délibérations à tout ce que l'intérêt commun peut réclamer.

Inventaires et comptes annuels. — 25. L'année sociale commence le 1er janvier. A la fin de chaque année, un inventaire

général de l'actif et du passif est dressé par les soins du conseil d'administration. — L'inventaire et les comptes à l'appui sont remis à la commission de surveillance, un mois au moins avant le jour fixé pour l'assemblée générale. — Cette commission les examine, communique le résultat de ses observations au conseil d'administration, dix jours au moins avant la réunion de l'assemblée générale, et fait son rapport à cette assemblée.

Partage des bénéfices. — 26. Sur les bénéfices nets résultant de l'inventaire, on prélève, chaque année, le dixième pour composer un fonds de réserve. — Lorsque le fonds de réserve est porté à cinq cent mille francs, le prélèvement cesse; mais il reprend son cours lorsque ce fonds vient à être entamé, jusqu'à ce qu'il soit entièrement reconstitué. — Ce qui reste des bénéfices après ces prélèvements est distribué par égales portions entre toutes les actions émises.

27. Les dividendes se répartissent chaque année conformément aux décisions de l'assemblée générale, soit à Paris, au siége de la société, soit à Montpellier, au choix de l'actionnaire. — Ce paiement est constaté par des estampilles apposées au dos des actions. — Tous dividendes qui ne seront pas touchés dans les cinq ans de leur exigibilité annoncée par une insertion dans les journaux consacrés aux publications judiciaires, sont prescrits en faveur de la société.

Cas de décès ou de retraite. — 28. En cas de décès d'un actionnaire, les héritiers ne peuvent faire apposer des scellés sur les biens et valeurs de la société, les frapper d'opposition, ni en requérir l'inventaire ou la licitation.

29. Si, par suite de circonstances quelconques, il y avait lieu de provoquer la dissolution de la société avant l'expiration du terme fixé pour sa durée, le conseil d'administration convoquerait l'assemblée générale des actionnaires qui pourrait prononcer la dissolution anticipée de la société. — La délibération à ce sujet est prise dans les formes fixées par l'article 31.

Liquidation. — 30. Lors de la dissolution de la société, de quelque manière qu'elle arrive, l'assemblée générale détermine le mode de liquidation, choisit le liquidateur et fixe par une délibération l'étendue de ses pouvoirs et ses émoluments.

Modifications aux statuts. — 31. Si l'expérience fait connaître l'utilité de quelques modifications à apporter aux présents statuts, ils pourront être soumis au gouvernement, après avoir été votés par une assemblée générale. On opère de la manière suivante : — Il ne peut être délibéré au sujet de ces modifications que sur la proposition du conseil d'administration ou sur celle de dix actionnaires au moins réunissant le cinquième du capital nominal. — Les délibérations ne sont valables qu'autant que les

membres présents réunissent le tiers des actions émises, et à une majorité des deux tiers des voix des membres présents.

32. S'il s'élève des difficultés sur l'exécution des présents statuts, pendant le cours de la société ou de sa liquidation, elles seront jugées par un tribunal arbitral, composé de trois membres, sur le choix desquels les parties engagées dans les contestations doivent s'entendre dans un délai de huitaine, à défaut de quoi la nomination des trois arbitres est faite par M. le président du tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente. — Les arbitres décideront comme amiables compositeurs et en dernier ressort; leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile, ni recours en cassation.

Election de domicile.—33. Toutes les contestations entre associés sont jugées à Paris, quel que soit le domicile des parties. A défaut d'élection de domicile spécial à Paris par tout porteur d'action, son domicile de droit est au siége de la société.

34. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes pour les faire publier partout où besoin sera. Dont acte, l'an 1838, les 26 et 27 juin.

CHEMINS DE FER DE PARIS A VERSAILLES,

Rive droite et rive gauche,

CONCÉDÉS PAR UNE LOI, SUR ADJUDICATION, POUR 99 ANS.

Loi du 9 *juillet* 1836.

LOUIS-PHILIPPE, etc.—Nous avons proposé, les chambres ont adopté; —Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

ART. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, le même jour, et séparément, à la concession de deux chemins de fer de Paris à Versailles, partant l'un de la rive droite, et l'autre de la rive gauche de la Seine.

2. Chaque chemin pourra pénétrer dan l'intérieur de Paris, de manière que la plus courte distance de son point

de départ au mur d'enceinte n'excède pas quinze cents mètres.

3. La durée de la concession n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans; le rabais de l'adjudication portera sur un prix maximum d'un franc quatre-vingts centimes par tête, non compris l'impôt sur le prix des places pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles. — Ce prix, tel qu'il sera définitivement déterminé par l'adjudication, sera divisé, après l'exécution des travaux, par le nombre de kilomètres dont se composera le chemin, et le tarif des prix à payer pour les distances intermédiaires sera réglé sur le résultat de cette division. — Si la compagnie adjudicataire ne se charge pas elle-même du transport des voyageurs, elle ne sera autorisée à percevoir que les deux tiers des prix fixés ainsi qu'il est dit ci-dessus, l'autre tiers appartiendra à la compagnie qui se chargera des transports.

4. Le tarif des marchandises de première, deuxième et troisième classe sera réduit d'un centime pour le droit de péage, et d'un autre centime pour le prix de transport.

5. A dater du 15 août prochain, l'administration ne recevra plus aucun projet de chemin de fer de Paris à Versailles; — Immédiatement après l'expiration de ce délai, les projets présentés seront communiqués aux conseils munipaux de Paris et de Versailles; le Gouvernement statuera ensuite ce qu'il appartiendra, sur le vu des délibérations de ces conseils, et sur l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées.

6. Si les travaux ne sont pas commencés dans le délai d'une année à partir de l'homologation de l'adjudication, la compagnie, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque, sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer.

7. Si les travaux commencés ne sont pas achevés dans le délai de trois ans, la compagnie, après avoir été mise en demeure, encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une

adjudication nouvelle, ainsi qu'il est réglé, d'ailleurs, au cahier des charges de l'entreprise.

8. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

9. Des réglements d'administration publique, préparés de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie sera autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

10. Le cahier des charges annexé à la présente loi sera modifié conformément aux dispositions ci-dessus.

11. Le taux des places, dont le prix sera inférieur au maximum fixé par la présente loi, sera réglé au 1er janvier de chaque année, et pour l'année entière, par un arrêté du préfet, sur la proposition de la compagnie, et conformément à cette proposition. L'arrêté du préfet sera placardé et affiché dans tous les bureaux du chemin de fer. La présente loi, discutée, délibérée, etc.

Approbation de l'adjudication. — Ordon. du 26 *mai* 1837.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 9 juillet 1836, autorisant la mise en adjudication simultanée de deux chemins de fer de Paris à Versailles, partant l'un de la rive droite, l'autre de la rive gauche de la

Seine, et notamment les articles 1, 3 et 4 de ladite loi fixant les conditions principales de cette adjudication ; — Vu les délibérations du conseil municipal de Versailles en date des 7 septembre et 19 octobre 1836; — Vu la délibération du conseil municipal de Paris en date du 27 janvier 1837 ; — Vu le procès-verbal de l'adjudication passée le26 avril dernier par le préfet de la Seine, au nom et par délégation de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce pour l'établissement de deux chemins de fer de Paris à Versailles ; — Vu l'opposition signifiée au préfet de la Seine par les sieurs Anquetin et Philippe ;— Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication passée le 26 avril dernier pour l'établissement de deux chemins de fer de Paris à Versailles, partant l'un de la rive droite, l'autre dela rive gauche de la Seine , est approuvée;—En conséquence, MM. de Rothschild frères, J.-Ch. Davillier et compagnie, Thurneyssen et compagnie, Louis d'Eichthal et fils, Jacques Lefebvre et compagnie, sont et demeurent définitivement concessionnaires du chemin de fer de Paris à Versailles , partant de la rive droite de la Seine, moyennant le rabais exprimé dans leur soumission et sous les clauses et conditions du cahier des charges relatif audit chemin. — Et MM. B.-L. Fould, et Fould Oppenheim et A. Léo sont et demeurent définitivement concessionnaires du chemin de fer de Paris à Versailles, partant de la rive gauche de la Seine, moyennant le rabais exprimé dans leur soumission et sous les clauses et conditions du cahier des charges relatif audit chemin.

2. Le cahier des charges, le procès-verbal d'adjudication et les soumissions ci-dessus mentionnés resteront annexés à la présente ordonnance.

3. Notre ministre secrétaire d'État, etc.

Proces-verbal de l'adjudication de deux chemins de fer à construire de Paris à Versailles.

Le mercredi 26 avril 1837, à une heure après midi, en vertu de la délégation que nous avons reçue de M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, — Nous Claude-Philibert Barthelot, comte de Rambuteau, pair de France, préfet du département de la Seine, — Assisté de MM. Delamorelie, Fain, Lafont de Ladebat, Maupas et Lucas-Montigny, conseillers de préfecture, — Nous nous sommes rendus dans la salle des criées de l'Hôtel-de-Ville de Paris, à l'effet d'y procéder, dans les formes prescrites par les réglements, à l'adjudication, avec concession de péage, de la construction de deux chemins de fer de Paris à Versailles, conformément aux dispositions de la loi du 9 juillet 1836, qui a autorisé l'établissement de ces deux chemins; — Le premier ayant son point de départ sur la rive droite de la Seine, s'embranchant au delà du pont d'Asnières sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, passant derrière Courbevoie, Puteaux, Suresne et Saint-Cloud, traversant le vallon de Ville-d'Avray et arrivant à Versailles au boulevart de la Reine; — Le second partant de la rive gauche de la Seine, du côté occidental de la rue d'Assas, sortant de Paris près de la barrière du Maine, passant sur les territoires de Vanvres, Bellevue, Porché-Fontaine, et aboutissant à Versailles près l'avenue de Sceaux. —Ladite adjudication devant avoir lieu au rabais, sur le prix de 1 fr. 80 c. par tête pour le transport des voyageurs, non compris l'impôt sur le prix des places et pour la distance entière de Paris à Versailles. — A l'ouverture de la séance nous avons fait connaître et déposé sur le bureau un acte extra-judiciaire qui nous avait été signifié à la date d'hier, à la requête des sieurs Anquetin et Philippe, se disant copropriétaires d'un projet de chemin de fer présenté antérieurement à la loi du 9 juillet 1836, tant par eux que par le sieur Richard. — Dans lequel acte lesdits sieurs Anquetin et Philippe déclarent protester contre l'adjudication qui va

être tentée, en tant qu'elle pourrait porter atteinte à leurs droits comme auteurs et co-propriétaires du projet de chemin de fer de Paris à Versailles par Suresnes, Saint-Cloud et Ville-d'Avray, faisant réserve d'intenter toutes actions devant les juges et tribunaux compétents pour faire juger la question de propriété dudit projet. — Le conseil, — Considérant que l'adjudication pour laquelle il est assemblé est prescrite par la loi du 9 juillet 1836; — Que cette adjudication ne saurait porter préjudice aux droits des tiers, s'il en existe, en ce qui concerne la propriété du projet qui sera définitivement exécuté; — Que, d'ailleurs, les requérants déclarent eux-mêmes que leur objet est de conserver tous leurs droits, se réservant de les faire valoir devant les juges et tribunaux compétents; — Qu'enfin, le conseil n'est point appelé à se prononcer sur ces droits; — Déclare que les opérations relatives à l'adjudication seront continuées séance tenante, nonobstant ladite protestation, dont il est seulement fait mention au procès-verbal, à telles fins que de droit. — En conséquence, nous avons annoncé au public qu'à partir de ce moment jusqu'à l'heure de deux heures, les soumissions présentées par les deux entreprises seront reçues, conformément aux indications contenues dans les avis affichés et publiés. — Deux heures ayant sonné, nous avons déclaré qu'il ne serait plus reçu de soumissions pour aucune des deux entreprises; puis ayant procédé à la reconnaissance des paquets déposés, il s'en est trouvé quatre pour le chemin de la rive droite, et deux pour le chemin de la rive gauche. — Il a été procédé immédiatemmnt à l'ouverture des quatre paquets relatifs au chemin de la rive droite, et il s'y est trouvé quatre soumissions accompagnées d'autant de récépissés, chacun de la somme de huit cent mille francs, versée à la caisse des dépôts et consignations à titre de garantie de l'exécution des conditions et engagements résultant des soumissions, lesquelles avaient été présentées par 1° MM. de Rothschild frères et compagnie; 2° MM. B.-L. Fould, Fould-Oppenheim et A. Léo; 3° MM. Michel jeune, Mellet, Henry et compagnie; 4° et

MM. Bayard de la Vingtrie et compagnie. — Le dépouillement et la lecture desdites soumissions ont donné les résultats suivants, savoir :

Numéros.	Soumissionnaires.	Rabais sur le prix de 1 fr. 80 c.	Prix souscrits.
1	MM. de Rothschild et c.	0 f. 82 c.	0 f. 98 c.
2	MM. Fould et comp.	0 47	1 33
3	MM. Michel et comp.	0 41	1 33
4	M. Bayard de la Vingtrie	0 156/10	1 33 4/10

L'offre de MM. de Rothschid frères et compagnie étant la plus avantageuse, nous, préfet, audit nom, avons déclaré MM. Rothschild frères, banquiers, demeurant à Paris, rue Laffitte, 15, Jean-Charles Davillier et compagnie, Jacques Lefebre, Louis d'Eichthal et fils, Thurneyssen et compagnie, tous également banquiers à Paris, adjudicataires à leurs frais, risques et périls, de la construction d'un chemin de fer de Paris à Versailles, ayant son point de départ sur la rive droite de la Seine, moyennant la concession, résultant de la loi du 9 juillet 1836, de la jouissance d'un péage fixé au prix maximum de 98 centimes par tête, non compris l'impôt sur le prix des places, pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles, aux conditions de leur soumission, et encore aux conditions soumissionnées tant dans la loi du 9 juillet 1836, et dans le cahier des charges qui y est annexé, que dans le cahier des charges spécial à l'entreprise et approuvé, le 22 mars 1837, par M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.—Les adjudicataires ont déclaré, en acceptant la présente adjudication, avoir pris connaissance de la protestation dont il est parlé ci-dessus et présentée à telles fins que de droit. — Ensuite il a été procédé à l'ouverture de deux paquets contenant les soumissions relatives au chemin de fer de la rive gauche de la Seine, lesquelles soumissions

présentées par 1° MM. Fould, Fould-Oppenheim et A. Léo; 2° et MM. Michel jeune et compagnie, se sont trouvées accompagnées chacune d'un récépissé de la somme de huit cent mille francs, versée à la caisse des dépôts et consignations à titre de garantie des conditions et engagements souscrits par les soumissionnaires. — Le dépouillement et la lecture desdites soumissions ont donné les résultats suivants :

Numéros.	Soumissionnaires.	Rabais sur le prix de 1 fr. 80 c.	Prix souscrits.
1	MM. Fould et comp.	0 f. 08 c.	1 f. 72 c.
2	M. Michel jeune et com.	0 04	1 76

L'offre de MM. Fould et compagnie étant la plus avantageuse, nous, préfet, audit nom, avons déclaré MM. B.-L. Fould et Fould-Oppenheim, banquiers, demeurant à Paris, rue Bergère, 10, et A. Léo, aussi banquier, demeurant à Paris, rue Louis-le-Grand, 11, adjudicataires, à leurs frais, risques et périls, de la construction d'un chemin de fer de Paris à Versailles, ayant son point de départ sur la rive gauche de la Seine, moyennant la concession, résultant de la loi du 9 juillet 1836, de la jouissance d'un péage fixé au prix maximum de 1 fr. 72 c. par tête, non compris l'impôt sur le prix des places, pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles, aux conditions de leurs soumissions et encore aux conditions exprimées tant dans la loi du 9 juillet 1836 et dans le cahier des charges qui y est annexé, que dans le cahier des charges spécial à l'entreprise et approuvé, le 22 mars 1837, par M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. — Les adjudicataires ont déclaré accepter l'adjudication prononcée à leur profit. — De notre côté, nous avons déclaré que la présente adjudication ne sera définitive et exécutoire

en ce qui concerne l'administration, qu'après qu'elle aura été homologuée par M. le ministre des travaux publics.

Chemin de fer de Versailles. — Rive droite.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'homologation de l'adjudication, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Versailles, ayant son point de départ sur la rive droite de la Seine, et de manière que ce chemin soit praticable, dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer s'embranchera au delà du pont d'Asnières sur le chemin de fer de Paris à Saint Germain, il passera derrière Courbevoie et traversera la route n. 13 de Paris à Cherbourg, sous un pont ou petit souterrain qui embrassera la largeur totale de cette route et de ses contre-allées, et dont la chaussée sera établie à la hauteur de la chaussée actuelle, en contournant le rond-point à l'ouest. Il passera derrière Puteaux, Suresne et Saint-Cloud; il entrera dans le parc de Saint-Cloud, traversera en tranchée l'allée de Retz, arrivera au niveau du sol de l'allée de Marnes que l'on fera passer au-dessus du chemin de fer par un pont, traversera en tranchée l'allée de Villeneuve, et la partie extrême du parc de Saint-Cloud par un souterrain de huit cents mètres de longueur, reparaîtra au jour à cent cinquante mètres au delà du mur d'enceinte du parc, du côté de Ville-d'Avray, laissera Sèvres sur la gauche, traversera le vallon de Ville-d'Avray, passera à droite du bas Chaville et du bas Viroflay, et arrivera à Versailles au boulevart de la Reine, près de la rue de Plessis. — Dans le cas où le chemin de fer de la rive gauche ne trouverait pas de soumissionnaires, la compagnie aura la faculté de présenter un nouveau projet d'arrivée à Versailles, plus voisin de la place d'Armes, sur lequel il sera statué ce qu'il appartiendra, après enquête et information. — Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes du chemin de fer ne pourra pas excéder cinq millimètres par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus à dater de l'époque fixée à l'article premier, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Versailles,

d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m\ 44^c$). — La distance entre les deux voies sera au moins égale à la largeur de chaque voie, c'est-à-dire $1^m\ 44^c$ mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à sept cents mètres (700^m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celle de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins six gares entre Paris et Versailles, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurment déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, sept mètres (7^m) pour la route départementale, et six mètres (6^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de six mètres (6^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7^m), et la

hauteur de ces parapets d'un mètre trente centimètres ($1^m\ 30^c$) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à six mètres (6^m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres (7^m), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres ($4^m\ 30^c$).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à sa hauteur sous clef, au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flotables.

15. Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m\ 03^c$). Les rails et les chemins de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administra-

tion. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales ou départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les souterrains destinés au passage du chemin de fer auront pour deux voies sept mètres de largeur (7^m) entre les pieds droits au niveau des rails, et six mètres (6^m) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La hauteur verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30^c). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

21. Dans la traversée du parc de Saint-Cloud, la partie du che-

min de fer située au jour sera séparée des terrains environnants par des grilles en fer solidement établies, et dont les dessins devront être préalablement agréés par l'intendant général de la liste civile. — Le souterrain sera attaqué par la partie extérieure au parc du côté de Ville-d'Avray. Les déblais provenant des fouilles du souterrain et des tranchées ne pourront être extraits que de ce côté, et il ne pourra être pratiqué aucun puits à cet effet dans l'intérieur du parc, à moins du consentement spécial de l'intendant général de la liste civile. La portion de ces déblais qui n'entrerait pas dans la composition du chemin de fer devra être déposée en dehors du parc; toutefois, si l'intendant général de la liste civile en réclamait l'emploi, elle serait mise à sa disposition. — Les communications des allées interrompues par le chemin de fer seront rétablies au moyen de ponts en maçonnerie ou en fer, qui ne pourront être exécutés, d'ailleurs, que sur des projets approuvés par l'administration et agréés par l'intendant général de la liste civile. — Tous les travaux ci-dessus décrits seront exécutés sous la surveillance spéciale de l'architecte de la liste civile. — En considération de la servitude nouvelle que crée le passage du chemin de fer dans le parc de Saint-Cloud, l'adjudicataire sera tenu de mettre à la disposition de l'administration une somme de deux cent soixante-dix mille francs (270,000 fr.) pour concourir aux frais du déplacement de la route qui passe sous les murs du château. Cette somme devra être versée aux termes et suivant les proportions qui seront ultérieurement fixés.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra en conséquence se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun

cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transports ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges. — Une expédition dûment certifiée des procès verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposé, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour

être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. Dans les trois mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, la compagnie sera tenue de payer, à titre d'indemnité, à MM. Richard et compagnie, auteurs d'un avant-projet d'un chemin de fer de Paris à Versailles, par Saint-Cloud, une somme de trente mille francs (30,000 fr.).

31. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de quatre millions au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social. — Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée, moyennant la remise et l'abandon à l'État des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opération rédigées ou recueillies aux frais et par les soins de la compagnie, et qui deviendront également la propriété du Gouvernement. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, et à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains sur la ligne du chemin de fer, pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution; néanmoins, le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

32. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication

sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. —Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 36, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

33. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

34. L'administration arrêtera de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

35. Les machines locomotives employées sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de l'adjudication, l'autorisation de percevoir, pour les bestiaux et marchandises, les droits de péage et les prix de transport portés au tarif ci-dessous, et pour les voyageurs les droits de péage et les prix de transport qui seront déterminés par l'adjudication à intervenir ; il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — Le rabais de l'adjudication portera sur un prix maximum de un franc quatre-vingts centimes par tête, non compris l'impôt sur le prix des places, pour le transport des voyageurs, sur la distance entière de Paris à Versailles.—Ce prix, tel qu'il sera définitivement déterminé par l'adjudication, sera divisé par le nombre de kilomètres dont se composera le chemin de fer, et le tarif des prix à payer pour les distances intermédiaires sera réglé sur le résultat de cette division.— Si la compagnie adjudicataire ne se charge pas elle-même du transport des voyageurs, elle ne sera autorisée à percevoir que les deux tiers des prix fixés ainsi qu'il est dit ci-dessus ; l'autre tiers appartiendra à la compagnie qui se chargera des transports. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes ; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.

Bestiaux.

	Prix de Péage	Prix de transport	Total.
Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures.	0 06	0 04	0 10
Cheval, mulet, bête de trait	0 04	0 02	0 06
Veaux et porcs	0 01	0 01	0 02
Moutons, brebis, chèvres	0 01	0 0075	0 0175

	PRIX DE		Total.
	Péage.	Transport	
Par tonne de houille et par kilomètre. . .	0 06	0 04	0 10
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 07	0 05	0 12
2e classe. Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0 08	0 06	0 14
3e classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons et spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 09	0 07	0 16
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 10	0 08	0 18
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 06	0 04	0 10
Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement, en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			

Le taux des places, dont le prix sera inférieur à celui qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir et dont le maximum est ci-dessus indiqué, sera réglé au 1er janvier de chaque année, et pour l'année entière, par un arrêté du préfet, sur la proposition de la compagnie et conformément à cette proposition — L'arrêté du préfet sera placardé et affiché dans tous les bureaux du che-

min de fer. — Il est entendu que, quel que soit le résultat de l'adjudication à intervenir, la compagnie devra payer à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour le parcours de la partie commune aux deux chemins, les droits de péage et les prix de transport fixés par le cahier des charges annexé à la loi du 9 juillet 1835.

37. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage, dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à un supplément pour le prix de sa place.

38. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

39. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables: — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

40. Les prix des transports déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables : — 1° aux denrées et objets, qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40c).

41. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment

avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. — Les frais accessoires non-mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

42. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

43. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.—La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.—Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. —Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conservera la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

44. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

45. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté ou dans toute

autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

46. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Versailles, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles ne pourra mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Versailles. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

47. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

48. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

49. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

50. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

51. Nul ne sera admis à soumissionner l'entreprise s'il n'a effectué le dépôt d'une somme de huit cent mille francs (800,000).

— Ce dépôt, qui deviendra le cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué en numéraire ou en rentes sur l'Etat, en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au nom de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre; il sera rendu par cinquième comme il est dit à l'art. 31.

52. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après homologation par ordonnance royale.

53. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Arrêté ministériel portant modification du tarif du chemin de fer de Versailles (rive droite). — *4 août* 1839.

Le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics; — Vu la demande de la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles partant de la rive droite de la Seine, tendant à obtenir une augmentation au tarif réglé pour le transport des voyageurs par l'adjudication du 26 avril 1837; — Vu le procès-verbal de cette adjudication; — Vu la loi du 1er. août 1839, notamment le dernier paragraphe de l'article 6 de cette loi; — Arrête ce qui suit :

Provisoirement et jusqu'à ce qu'il en soit autrement décidé, le tarif 0 fr. 98 c. que la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, partant de la rive droite de la Seine, est autorisée à percevoir pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles, est porté à un franc soixante-douze centimes (1 fr. 72 c.), non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.

Autorisation de la société anonyme. — *24 novembre* 1837.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 9 juillet 1836, relative à la concession d'un chemin de fer de Paris à Versailles, sur la rive droite de la Seine; — Vu l'adjudication passée le 26 avril 1837, au profit de MM. de Rothschild frères, Jacques Le-

febvre et compagnie, Louis d'Eichthal et fils, Jean-Charles Davillier et compagnie et Thurneyssen et compagnie, et approuvée par notre ordonnance du 24 mai suivant ;—Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Paris à Versailles, sur la rive droite de la Seine, est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 31 octobre et le 2 novembre 1837, devant Me Emile Fould et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour MM. de Rothschild frères, Jacques Lefebvre et compagnie, Louis d'Eichthal et fils, J.-Ch. Davillier et compagnie et Thurneyssen et compagnie, de l'adjudication passée à leur profit le 26 avril 1837.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés ; sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, aux préfets des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, à la chambre de commerce de Paris et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Versailles.

5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est chargé, etc.

Statuts.—Par-devant Me Emile Fould et son collègue, notaires à Paris, soussignés, — Sont comparus : — MM. le baron James de Rothschild, représentant MM. de Rothschild frères, banquiers, demeurant à Paris, rue Laffitte, 15 ; — Jacques Lefebvre, représentant MM. Jacques Lefebvre et compagnie, banquiers, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 60 ; — Adolphe

d'Eichtal, représentant MM. Louis d'Eichthal et fils, banquiers, demeurant à Paris, rue Lepelletier, 14; — Sanson Davillier, représentant MM. Jean-Charles Davillier et compagnie, négociants manufacturiers, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, 16; — Et Auguste Thurneyssen, représentant MM. Thurneyssen et compagnie, banquiers, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 22; — Lesquels ont exposé ce qui suit : — Par une loi en date, au palais de Neuilly, du 9 juillet 1836, promulguée au *Bulletin de Lois*, sous le numéro 444, il a été décidé que deux chemins de fer de Paris à Versailles, partant, l'un de la rive droite de la Seine, l'autre de la rive gauche, seraient adjugés le même jour. — Les susnommés s'étant rendus adjudicataires du chemin de fer à établir sur la rive droite par embranchement sur celui de Saint-Germain, et l'adjudication ayant été homologuée par l'ordonnance du roi en date du 14 mai 1837, les comparants sont convenus de faire de cette entreprise l'objet d'une société anonyme; ils ont, en conséquence, arrêté ainsi qu'il suit, les clauses et conditions de ladite société.

Titre Ier. *De la formation de la société.* — Art. 1er. Il est formé entre les comparants et tous ceux qui sont et seront actionnaires, et qui, par cela seul, seront censés adhérer aux présents statuts, une société anonyme, sauf l'approbation du Gouvernement, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles par la rive droite de la Seine, de toutes ses dépendances et des embranchements qui pourront être demandés par la compagnie et concédés par le Gouvernement. — La société est établie sous la dénomination de *Société anonyme du Chemin de Fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles.* — Le siége de la société est fixé à Paris.

2. La société commencera le jour de l'ordonnance royale approbative des présents statuts, et elle durera jusqu'à la fin des quatre-vingt-dix-neuf ans, terme fixé par la loi à la propriété et jouissance des adjudicataires, c'est-à-dire jusqu'au 24 mai 1936.

Titre II. *Fonds social.* — 3. Le fonds social se compose : — 1° Des droits résultant de l'adjudication susdite, homologuée le 24 mai 1837, au profit de — MM. de Rothschild frères, — Jacques Lefebvre et compagnie, — Louis d'Eichthal et fils, — Jean-Charles Davillier et compagnie, — Thurneyssen et compagnie, qui déclarent en faire l'apport à la société; — 2° D'une somme de onze millions de francs, représentée par vingt-deux mille actions de cinq cents francs chacune.

4. Les vingt-deux mille actions sont, dès à présent, souscrites comme il suit : — MM. de Rothschild frères, sept mille actions (7,000); — Louis d'Eichthal et fils, trois mille cinq cents actions (3,500); — J.-Ch. Davillier et compagnie, trois mille cinq cents actions (3,500); — Thurneyssen et compagnie, trois mille

cinq cents actions (3,500) ;—Jacques Lefebvre et compagnie, trois mille cinq cents actions (3,500) ;— Baron de Berthois, deux cents actions (200) ; — Victor Lanjuinais, deux cents actions (200) ;— Émile Pereire, six cents actions (600). — Ensemble vingt-deux mille actions (22,000).

5. Le versement des deux premiers cinquièmes du montant des souscriptions ayant été effectué, le paiement des trois autres cinquièmes aura lieu comme il suit : — Le troisième cinquième le 1er avril 1838 ; — Le quatrième cinquième le 1er octobre 1838 ; — Et le cinquième cinquième, le 1er avril 1839. — Jusqu'à ce que la totalité de la souscription ait été versée, il ne sera délivré que des titres d'actions provisoires nominatives, au dos desquelles les versements successifs seront certifiés par la signature d'un des administrateurs ou du directeur ; en cas de cession de ces titres, les cédants seront garants de leurs cessionnaires. — Sur le montant du premier cinquième déjà réalisé, il sera prélevé la somme nécessaire pour former le cautionnement de huit cent mille francs mentionné au cahier des charges annexé à la loi ; et, par suite, le cautionnement provisoire, fourni par MM. de Rothschild frères devenant libre, leur sera immédiatement rendu.

6. A défaut de versement aux époques indiquées, les titres provisoires seront vendus à la Bourse par le ministère d'un agent de change, à la diligence du conseil d'administration *sur duplicata* pour compte du porteur retardataire, et il lui sera tenu compte de la plus-value, s'il y en a, après la déduction de l'intérêt légal du retard et des frais. — Les actionnaires ne seront engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions ; tout autre appel de fonds est interdit.

Titre III. *Des actions*. — 7. Les actions seront au porteur ; elles pourront toutefois être déposées au bureau de la compagnie dans une caisse à trois clefs, et seront représentées, dans ce cas, entre les mains du porteur, par un certificat de dépôt nominatif. — Le transfert dudit certificat devra être certifié par un agent de change.

8. Les actions sont numérotées de un à vingt-deux mille ; elles seront extraites d'un registre à souche et signées par deux administrateurs et le directeur.

9. Les actions sont indivisibles ; les propriétaires indivis d'actions seront tenus de se faire représenter par une seule personne.

Titre IV. *De la répartition des produits et bénéfices*.—10. L'excédant des produits sur les charges annuelles de l'entreprise constituera les bénéfices nets. — Les charges sont : les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, les réparations ordinaires et extraordinaires du chemin de fer et de ses dépendances ; les

intérêts et l'amortissement des emprunts que la société pourra contracter, à l'exception toutefois des portions de ces intérêts et amortissements auxquelles il sera pourvu sur les fonds de la réserve.

11. Les neuf dixièmes des bénéfices nets seront distribués entre tous les actionnaires, le dixième restant sera mis en réserve.

12. La réserve est destinée à pourvoir aux dépenses nécessaires pour les embranchements, les travaux d'amélioration et de développement jugés utiles à la prospérité de l'entreprise, les intérêts et l'amortissement des emprunts et toutes les dépenses imprévues. — La réserve annuelle devra être égale au moins à demi pour cent du capital social; dans le cas où ce minimum ne serait pas atteint, la distribution à faire aux actionnaires serait proportionnellement réduite. — Dès qu'elle se sera élevée à un million de francs, elle cessera de s'accroître et tous les bénéfices excédants seront distribués aux actionnaires. — Si l'ensemble des répartitions à faire aux actionnaires ne s'élevait pas à vingt-cinq francs par action et par an, il serait prélevé sur la réserve une somme suffisante pour former ce dividende, sans que ces prélèvements pussent la réduire au-dessous de cinq cent mille francs.

Titre V. *Du conseil d'administration.* — 13. La société est administrée par un conseil composé de sept membres qui ont le titre d'administrateurs. Ces administrateurs doivent être propriétaires en leur nom personnel chacun de cinquante actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions. — Les fonctions d'administrateurs sont gratuites; ils ont droit à des jetons de présence.

14. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale; leurs fonctions dureront trois années; ils pourront être réélus. — Le remplacement s'opérera de la manière suivante : — A l'assemblée générale qui aura lieu après l'achèvement des travaux ou au terme fixé pour cet achèvement, le sort indiquera deux membres qui devront sortir, deux autres sortiront l'année suivante, et les trois derniers dans l'année qui viendra ensuite. — Il en sera toujours ainsi dans les années subséquentes, de manière à ce que la durée des fonctions des administrateurs soit constamment de trois années. — L'assemblée générale remplacera ceux des administrateurs qui viendraient à décéder ou à donner leur démission et ceux nommés en remplacement ne seront en exercice que pendant le temps qui resterait à courir à leurs prédécesseurs.

15. Par exception à l'art. 13, et jusqu'à la première assemblée générale, qui aura lieu après l'achèvement des travaux et au plus tard le 1er juillet 1839, la société sera administrée par les sept membres ci-après désignés : — MM. le baron James de Rothschild. — Adolphe d'Eichthal. — Sanson Davillier. — Auguste

Thurneyssen. — Jacques Lefebvre. — Baron de Berthois. — Victor Lanjuinais. — Ils devront conserver deux cents actions chacun pendant toute la durée de leurs fonctions, lesquelles seront déposées dans la caisse à trois clefs de la compagnie, et n'en pourront sortir qu'après la première assemblée générale. — Ils pourvoiront eux-mêmes au remplacement de ceux d'entre eux qui viendraient à décéder, ou à donner leur démission, sauf confirmation par la première assemblée générale. — Leurs remplaçants seront soumis à l'obligation stipulée par le paragraphe 2 du présent article.

16. Le conseil d'administration nomme parmi ses membres un président. La durée des fonctions du président est d'une année. Il peut être réélu. — En cas d'absence du président, il est remplacé par le plus âgé des administrateurs.

17. Le conseil d'administration se réunit au domicile de la société toutes les fois qu'il le juge nécessaire, mais au moins une fois par mois; ses délibérations, pour être valables, doivent être prises à la majorité des membres présents, dont le nombre ne peut être moindre de trois; en cas de partage, la voix du président est prépondérante. Les délibérations sont inscrites sur un registre à ce déstiné et signées du président, d'un administrateur de service et du directeur.

18. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société ; il approuve les marchés, autorise, effectue et ratifie les achats de terrains et immeubles de toute nature, matériaux, machines, etc. ; il fait les réglements de régime intérieur et extérieur de l'entreprise, détermine l'emploi des fonds restés libres, autorise la vente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de vente, les quittances et mainlevées. — Il règle l'emploi de la réserve conformément aux présents statuts; il détermine provisoirement les modifications à apporter aux tarifs, les transactions y relatives, le mode d'en opérer la perception. — Il adresse au gouvernement toute demande de prolongement du chemin de fer ou d'embranchement votée par l'assemblée générale. — Il nomme tous les agents et employés de la compagnie et les révoque, à l'exception du directeur; il fixe leurs traitements et salaires. — Il traite, transige, compromet sur tous les intérêts de la compagnie. — Il ordonne les actions et poursuites qui doivent être exercées devant les tribunaux à la requête de la société, poursuite et diligence du directeur. — Les pouvoirs délégués par le conseil sont signés par un administrateur et par le directeur.

19. L'un des administrateurs devra toujours signer, conjointement avec le directeur, la correspondance, les marchés, les actes judiciaires, les contrats d'achats et de ventes, les tranferts de rentes, d'actions, les engagements de la compagnie, et toutes les quit-

tances, mainlevées, désistements et décharges qui seraient nécessaires.

Titre VI. *Du directeur.* — 20. Le directeur est nommé par le conseil d'administration et confirmé par l'assemblée générale. — Il reçoit un traitement. — Il doit être propriétaire de cent actions jusqu'à la mise en activité du chemin de fer sur toute la ligne, et après cette époque de cinquante actions seulement, lesquelles seront inaliénables pendant toute la durée de ses fonctions ; à l'effet de quoi elles seront déposées pendant tout ce temps dans la caisse à trois clefs de la société.

21. Les administrateurs désignés par les présents statuts nomment M. Emile Pereire, directeur.

22. Le directeur agit au nom de la compagnie; il est chargé de l'exécution des délibérations et arrêtés du conseil d'administration. — Il a droit de présence et voix consultative au conseil d'administration. — Il conduit le travail des bureaux. — Il propose la nomination, révocation ou destitution des employés ou agents de la compagnie. — Il signe conjointement avec l'administrateur de service. — En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé provisoirement par un administrateur délégué à cet effet par le conseil d'administration.

Titre VII. *De l'assemblée générale.*—23. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires ; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents. Elle se réunit tous les ans à Paris, au siége de la société, le 10 mars, à dater de l'époque indiquée par l'art. 15 pour la première assemblée générale. — Si le 10 mars est un jour férié, l'assemblée sera de plein droit remise au lendemain. — Les assemblées générales peuvent être extraordinairement convoquées sur une décision du conseil d'administration pour tout objet spécial et d'urgence que la convocation devra mentionner ; dans tous les cas, les convocations doivent être annoncées un mois d'avance par insertion dans les journaux désignés par le tribunal de commerce de Paris pour les publications légales.

24. L'assemblée générale est composée des porteurs de vingt actions au moins. Chaque membre a une voix pour vingt actions sans que jamais le nombre total d'actions possédées par un seul individu puisse donner droit à plus de dix voix. — Un porteur de certificat nominatif d'actions déposées ne peut être représenté que par un autre actionnaire porteur d'un mandat authentique ; il ne peut, soit comme mandataire, soit par lui-même, cumuler plus de dix voix. — Pour être admis, il faut déposer, dix jours à l'avance, ses titres, contre récépissé au bureau de la compagnie.

25. L'assemblée générale n'est valablement constituée que si le nombre des actions qui sont représentées dépasse la moitié de

leur chiffre total; dans le cas contraire, elle est ajournée, et une seconde assemblée est convoquée avec de nouveaux avis à quinze jours d'intervalle; cette seconde assemblée sera valablement constituée, quel que soit le nombre d'actions qui y soit représenté; elle ne pourra connaître que des objets mis à l'ordre du jour de la première assemblée.

26. L'assemblée délibère à la pluralité des voix des membres présents; toutefois, la révocation du directeur, qui ne pourra avoir lieu que sur la proposition du conseil d'administration, l'autorisation des emprunts et la modification des statuts, devront être votées à la majorité des trois quarts des voix présentes. — La modification des statuts ne pourra être mise en délibération que lorsque l'assemblée générale aura été convoquée deux mois d'avance, par des avis motivés et répétés tous les dix jours dans les journaux désignés par le tribunal de commerce de Paris pour les publications légales. — Le vote au scrutin secret sera de rigueur, s'il est demandé par dix membres de l'assemblée générale.

27. L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration lequel désignera le secrétaire ; les deux plus forts actionnaires seront scrutateurs. — Les délibérations de l'assemblée générale sont inscrites sur un livre spécial et sont signées par les membres du bureau.

28. L'assemblée générale entend les comptes arrêtés au 31 décembre de chaque année. — Elle nomme les administrateurs.— Elle prononce sur les modifications à apporter aux statuts sauf l'approbation de l'autorité, et sur la dissolution anticipée de la société. — Elle statue sur toutes les questions qui lui sont soumises par le conseil d'administration, et notamment sur les embranchements et les emprunts qui seraient jugés nécessaires. — Elle prononce, s'il y a lieu, sur les modifications faites ou à faire dans les tarifs, sur la révocation des administrateurs et sur celle du directeur, sur la proposition du conseil d'administration.

29. Si les comptes-rendus ne sont pas approuvés séance tenante, l'assemblée désignera parmi ses membres trois commissaires pour les examiner. —Ils feront leur rapport à l'assemblée générale qui doit être extraordinairement convoquée dans les deux mois.

Titre VIII. *De la liquidation.* — 30. La société sera dissoute dans les cas suivants : — 1° à l'expiration du terme fixé pour sa durée ; — 2° Si la dissolution est demandée par un nombre d'actionnaires représentant la moitié plus une des actions, et si elle est votée par l'assemblée générale à la majorité des trois quarts des voix présentes.

31. Au terme fixé par les présents statuts pour l'expiration de la société, la liquidation sera faite par les soins du conseil

d'administration et du directeur. — Dans les autres cas, l'assemblée générale qui constatera si le cas de liquidation forcée est arrivé, déterminera le mode à suivre pour opérer cette liquidation. — Le produit de la liquidation sera réparti entre toutes les actions.

32. Les contestations entre les actionnaires de la société seront jugées par des arbitres-juges, amiables compositeurs, qui seront nommés par le tribunal de commerce de Paris, à la requête de la partie la plus diligente; quel que soit le nombre des parties contendantes, il ne pourra y avoir plus de trois arbitres. — Les arbitres élus seront dispensés d'employer les formes et délais de la procédure; ils jugeront sur les mémoires et documents qui devront leur être remis de part et d'autre dans le mois de la constitution. — Leurs jugements seront souverains, sans aucun appel ni recours en cassation. — Tout actionnaire dissident sera tenu d'élire domicile à Paris dans la huitaine du jour où une difficulté aura été soulevée par ou contre lui, et à défaut de cette élection de domicile elle sera de plein droit au siége de la société à Paris, et toutes significations lui seront régulièrement faites à ce domicile. — Pour l'exécution des présentes, les comparants élisent domicile chacun en sa demeure susindiquée.

Chemin de fer de Versailles. — Rive gauche.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'homologation de l'adjudication, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Versailles, ayant son point de départ sur la rive gauche de la Seine, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira du côté occidental de la rue d'Assas, traversera la rue de Vaugirard, sur une arcade qui embrassera la largeur de cette rue; il sortira de Paris près la barrière du Maine, se dirigera vers l'angle-nord de la fabrique de toile cirée de Vaugirard, passera en dehors de Vanvres, franchira le val de Fleury, traversera le plateau de Bellevue au niveau du sol, se développera sur les coteaux de Sèvres, traversera le val Doisu, passera au-dessous de Châville et de Viroflay, puis à Porché-Fontaine, à la porte de Buc de Versailles, et aboutira près l'avenue de Sceaux, en deçà du bâtiment des écuries. — Le

maximum de l'inclinaison des pentes et rampes du chemin de fer n'excédera pas quatre millimètres par mètre. — Le concessionnaire est autorisé à présenter un projet pour faire pénétrer le chemin de fer plus avant dans Paris qu'il n'est indiqué ci-dessus, sans toutefois qu'il puisse excéder la limite fixée par la loi du 9 juillet 1836. Ce projet devra être accompagné de plans parcellaires, de nivellements détaillés et de tous autres documents propres à en bien faire juger les avantages et les inconvénients. Il devra être soumis à une enquête de *commodo* et *incommodo*, après laquelle il sera statué ce qu'il appartiendra.

3. Dans le délai de six mois au plus à dater de l'époque fixée à l'article 1er la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan de 1 à 5000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Versailles, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44^c$). — La distance entre les deux voies sera au moins égale à la largeur de chaque voie, c'est-à-dire un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44^c$), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à sept cents mètres (700^m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins six gares entre Paris et Versailles, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents

mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, sept mètres (7^m) pour la route départementale, et cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous-clef, à partir de la chaussée de la route, sera de six mètres (6^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7^m), et la hauteur des parapets d'un mètre trente centimètres (1^m 30) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à six mètres (6^m) pour le chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres (7^m), et la distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m30).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales

et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03^c); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.— Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. — A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les souterrains destinés au passage du chemin de fer auront pour deux voies sept mètres de largeur (7^m) entre les pieds droits au niveau des rails, et six mètres (6^m) de hauteur sous-clef, à partir de la surface du chemin. — La hauteur verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si

les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou déterioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

24. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la com-

pagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.— Une expédition dûment certifiée du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

28. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.—Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29. Dans les trois mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, la compagnie sera tenue de payer à M. Coréard, auteur du projet préféré par l'administration, une somme de quarante mille francs pour remboursement de frais d'études.

30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de quatre millions au moins, et de la réalisation en espèces, d'une somme égale au cinquième du fonds social. — Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément au paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée, moyennant la remise et l'abandon à l'Etat des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie et qui deviendront également la propriété de l'Etat. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et à mesure que la compagnie aura exécuté les travaux, ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains sur la ligne du chemin de fer pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution; néanmoins, le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois;

si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 35, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie à raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

33. L'administration arrêtera, de concert avec la compagnie ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Les machines locomotives employées sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

35. Pour indemniser la compagnie des dépenses et travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de quatre vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de l'adjudication, l'autorisation de percevoir pour les bestiaux et marchandises les droits de péage et les prix de transport portés au

tarif ci-dessous, et pour les voyageurs les droits de péage et les prix de transport qui seront déterminés par l'adjudication à intervenir. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — Le rabais de l'adjudication portera sur un prix minimum de un franc quatre-vingts centimes par tête, non compris l'impôt sur les prix des places, pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles. — Ce prix, tel qu'il sera définitivement déterminé par l'adjudication, sera divisé après l'exécution des travaux, par le nombre de kilomètres dont se composera le chemin, et le tarif des prix à payer pour les distances intermédiaires sera réglé sur le résultat de cette division. — Si la compagnie adjudicataire ne se charge pas elle-même du transport des voyageurs, elle sera autorisée à percevoir les deux tiers des prix fixés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, l'autre tiers appartiendra à la compagnie qui se chargera des transports. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport.	TOTAL.
Bestiaux par tête et par kilomètre.			
Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures	0 06	0 04	0 10
Chevaux, mulets, bêtes de trait	0 04	0 02	0 06
Veaux et porcs.	0 01	0 01	0 02
Moutons, brebis, chèvres.	0 01	0 0075	0 0175
Par tonne de houille et par kilomètre. . . .	0 06	0 04	0 010
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 07	0 05	0 12
2e classe. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de char-			

	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
pente, marbres en blocs, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres et en feuilles, plomb en saumons.	0 08	0 06	0 14
3e classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons et spiritueux; huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales; objets manufacturés	0 09	0 07	0 16
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voitures sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 10	0 08	0 18
Wagons, chariots ou autres voitures, destinées au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 06	0 04	0 10

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — Le taux des places dont le prix sera inférieur à celui qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et dont le maximum est ci dessus indiqué, sera réglé au 1er janvier de chaque année pour l'année entière, par un arrêté du préfet sur la proposition de la compagnie, et conformément à cette proposition. — L'arrêté du préfet sera placardé et affiché dans tous les bureaux du chemin de fer.

36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu pour le port de ce bagage à aucun supplément pour le prix de sa place.

37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non déterminés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à parcourir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se re-

fuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1º Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes; — 2º A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs; — 3º Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 40).

40. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seraient confiés. — Les frais accessoires non-mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

41. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

42. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le che-

min de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous les objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conservera la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'État, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

43. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

44. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner lieu à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

45. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Versailles ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Versailles. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

46. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui ren-

ferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

47. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transports établis pour l'exploitation du chemin de fer.

48. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général du département de la Seine.

49. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

50. Nul ne sera admis à soumissionner l'entreprise s'il n'a effectué le dépôt d'une somme de huit cent mille francs (800,000). — Ce dépôt qui deviendra cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué en numéraire ou en rentes sur l'Etat, ou en bons ou autres effets, du trésor avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre; il sera rendu par cinquième comme il est dit à l'article 30.

51. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'aprés homologation par ordonnance royale.

52. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Autorisation de la société anonyme. — Chemin de fer de Versailles (rive gauche). — 15 août 1837.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du

commerce; — Vu la loi du 9 juillet 1836, qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Versailles sur la rive gauche de la Seine ; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ; — Notre conseil d'Etat entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles sur la rive gauche de la Seine, par acte passé les 14, 17, 18 et 19 août 1837, devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, est autorisée. — Sont approuvés les statuts contenus audit acte, lequel restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour les sieurs B.-L. Fould, Fould-Oppenheim et A. Léo, de l'adjudication passée à leur profit le 26 avril 1837, et approuvée par notre ordonnance du 24 mai suivant, sans qu'il soit dérogé en aucune manière aux dispositions du cahier des charges de l'adjudication.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; aux préfets des départements de la Seine et de Seine-et-Oise ; au greffe du tribunal de commerce et à la chambre de commerce de Paris.

Statuts. — Par-devant Me Antoine-Simon Hailig et son collègue, notaires à Paris, soussignés, ont comparu : — M. Auguste Léo, banquier, demeurant à Paris, rue Louis-le-Grand, 11, agissant en son nom personnel et se portant fort, — 1° de M. le baron Frédéric de Mecklembourg, demeurant à Paris, boulevart Montmartre, 16 ; — 2° et de M. Léon-Amable, comte de Perthuis, officier d'ordonnance de S. M. le roi des Français, demeurant à Paris, rue d'Astorg, 4 ; — M. Elie Furtado, propriétaire, demeurant à Paris, rue Bergère, 10, mandataire de M. Bénédict Fould, banquier, demeurant à Paris, rne Bergère, 10, aux termes d'une procuration passée devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, le 4 août 1837, enregistrée, et représentant en vertu des pouvoirs contenus dans cette déclaration, — 1° M. Fould

personnellement, — 2° la maison de banque de B.-L. Fould et Fould-Oppenheim, et se portant fort, au nom de M. Bénédict Fould, en vertu des mêmes pouvoirs de M. Alexandre-Pierre-François Raguet-Lépine, propriétaire, membre de la chambre des députés, demeurant à Paris, rue de Lille, 78; — M. le général Jean-François Jacqueminot, demeurant à Paris, rue de Provence, 60;—M. Joseph-Léon Talabot, membre de la chambre des députés, demeurant à Paris, rue Blanche, 47; —M. François-Charles Blacque-Belaire, membre de la chambre des députés, demeurant à Paris, rue Richer, 5; — M. Nicolas Kœchlin, manufacturier, membre de la chambre des députés, demeurant à Mulhouse, logé à Paris, rue du Sentier;—M. Eugène Bethmont, avocat, demeurant à Paris, rue Sainte-Anne, 23; — M. André-Jules David, négociant, demeurant à Saint-Quentin; — La maison de banque Furtado et compagnie, à Bayonne; — La maison de banque Hesse-Oppenheim et compagnie, à Cologne; — M. Marc Messel, banquier à Bruxelles, y demeurant; — M. Edouard Muel-Doublat, maître de forges à Abbainville (Meuse); — La maison de banque Furse et compagnie, de Londres; — M. Jean-Baptiste Teste, avocat, membre de la chambre des députés, demeurant à Paris, rue des Pyramides, 5;—M. Philippe-François Marie Usquin, demeurant ordinairement à Versailles, présentement à Paris, en l'étude; — M. Scipion, marquis de Dreux-Brézé, pair de France, demeurant à Paris, rue de Varennes, 31; — M. Auguste-Martin d'André, banquier, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare 88; — M. Achille Bouchet, propriétaire, demeurant à Paris, rue Taitbout, 15; — M. Lery Guntzberger, propriétaire, demeurant à Paris, rue Taibout, 25; — M. Sebastien Valentin, négociant, demeurant à Paris, rue Louis-le-Grand, 11; — M. Alphonse Goldschmidt, négociant, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare; — M. Edouard Manuel, propriétaire, demeurant à Paris, rue Neuve-St-Georges, 5; —M. Joseph Homberg, négociant, demeurant à Paris, boulevart des Italiens, 20; — Et M. Etienne Guillaumot, employé, demeurant à Paris, rue Neuve-Saint-Augustin, 23, — Agissant 1° comme mandataire de M. Claude Paulmier, propriétaire, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 76, au terme de sa procuration passée devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, le 12 août présent mois enregistrée, dont le brevet original est demeuré annexé à la minute des présentes, après que dessus mention de cette annexe a été faite par les notaires soussignés; — Et 2° comme se portant fort de M. Charles Doyen, receveur général du département de la Haute-Vienne, demeurant à Limoges, dont il est mandataire verbal ainsi qu'il le déclare; lesquels ont exposé ce qui suit : — Par suite d'une loi rendue le 9 juillet 1836, et aux termes d'un procès-verbal dressé à la préfecture du département de

la Seine, le 26 avril dernier, dûment approuvé le 24 mai suivant, — MM. B.-L. Fould et Fould-Oppenheim et M. Léo, sont concessionnaires du chemin de fer de Paris à Versailles, sur la rive gauche de la Seine, par Sèvres et Meudon. — Cette concession a été obtenue pour quatre-vingt-dix-neuf années à compter dudit jour 24 mai dernier, et sous les conditions exprimées au cahier des charges annexé à l'ordonnance de présentation aux chambres de la loi ci-dessus rappelée. MM. B.-L Fould et Fould-Oppenheim et M. Léo, ayant reçu de plusieurs capitalistes l'offre de concourir à l'exécution de leur entreprise, et l'ayant agréée, sont dans l'intention de fonder une société anonyme pour régulariser ce concours, et ils en ont arrêté les bases de concert avec leurs co-intéressés de la manière suivante :

Fondation. — Art. 1er. Il est fondé par ces présentes, sauf l'approbation du roi, une société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions créées ci après.

2. L'objet de la société est la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles par la rive gauche de la Seine, en vertu de la concession obtenue par MM. B.-L. Fould et Fould-Oppenheim et M. Auguste Léo, des prolongements et embranchements qui peuvent être demandés par la compagnie et concédés par le Gouvernement.

3. La société prend la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Paris, Meudon, Sèvres et Versailles.*

4. La société commence le jour de la date de l'ordonnance royale, approbative des présents statuts ; elle finit en même temps que la concession, c'est-à-dire le 24 mai 1936.

5. Le siége de la société est établi à Paris.

Abandon de la concession. — 6. MM. B.-L. Fould et Fould-Oppenheim et M. Auguste Léo, apportent à la société et lui abandonnent tous leurs droits à la concession, sans autre engagement pour elle que de satisfaire aux charges, obligations et clauses du cahier des charges. — Au moyen de cet abandon, la société profitera sans exception de tous les avantages appartenant aux concessionnaires.

Fonds social. — 7. Le fonds social est de huit millions de francs ; il peut être porté à dix millions en vertu d'une émission supplémentaire de quatre mille actions, qui ne peut avoir lieu au-dessous du pair. — Ce fonds social est réparti ainsi qu'il suit entre les comparants. (Voyez *Bulletin des Lois*, 9e *serie, partie supplémentaire, tome* 12e, *p.* 67.)— Au moyen de ces souscriptions le fonds social se trouve complet.

8. Le fonds social se divise en seize mille actions de cinq cents francs chacune.— Les actions sont, au choix de l'actionnaire, nominatives ou au porteur: —Chacun peut, à sa volonté, convertir les actions nominatives en actions au porteur, et réciproquement.

— Les actions de l'une et de l'autre espèce ont une même série de numéros de un à seize mille. — Elles sont extraites d'un registre à souche et à talon qui reste déposé au siége de la société. — —Elles sont revêtues de la signature d'un des administrateurs et de celle du directeur.

9. La cession des actions nominatives s'effectue au moyen d'une déclaration faite par le cédant sur un registre spécial tenu au siége de la société. — Cette déclaration est visée par un des administrateurs. — L'individualité du cédant doit être attestée par un agent de change qui signera la déclaration du transfert.

10. La cession des actions au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

11. Chaque action est indivisible.

12. Tout souscripteur d'action s'oblige à en payer le prix ; au delà de ce prix, il ne peut être soumis à aucun appel de fonds, ni tenu personnellement à des engagements contractés au nom de la société.

13. Le paiement du prix des actions se fait au siége de la société, au fur et à mesure des besoins, sur la demande du conseil d'administration. Le premier cinquième est payable immédiatement. — Chaque actionnaire est libre de payer son prix par anticipation, sans attendre cette demande. Ces versements anticipés ne porteront pas d'intérêt.

14. Jusqu'au paiement intégral du prix des actions, il n'est remis au souscripteur qu'une promesse d'action nominative. Jusqu'à ce paiement, les cédants seront garants de leurs cessionnaires.

15. A défaut par un actionnaire d'avoir effectué son paiement à l'échéance, et huitaine après un avertissement donné par acte extrajudiciaire, les actions sont vendues à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change. Si le prix est insuffisant pour acquitter ce que l'actionnaire en retard reste devoir à la société, il demeure passible de la différence. S'il y a excédant, cet excédant lui est remis, déduction faite des intérêts et frais.

16. Chaque action donne droit à la propriété de toutes les valeurs de la société, et aux bénéfices annuels, dans une proportion relative au nombre des actions émises.

Conseil d'administration. — 17. Le conseil d'administration se compose de neuf membres choisis par l'assemblée générale.— Les administrateurs doivent justifier de la propriété de cinquante actions nominatives, qui demeurent inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

18. Le conseil d'administration se renouvelle par tiers d'année en année. — Le sort désigne les membres qui doivent sortir la première et la seconde année. — Les membres sortant peuvent être réélus.

19. En cas de vacance dans le cours d'une année, il est provi-

soirement pourvu au remplacement par le conseil d'administration. L'assemblée générale, lors de la première réunion, procède à l'élection définitive. L'administrateur ainsi nommé en remplacement d'un autre, ne demeure en fonctions que pendant le temps qui restait à courir de l'exercice de son prédécesseur.

20. Le conseil d'administration choisit parmi ses membres un président. En cas d'absence, le doyen d'âge en remplit les fonctions. La durée des fonctions du président est d'une année; il peut être réélu.

21. Le conseil d'administration s'assemble au siége de la société toutes les fois que le besoin des affaires le réclame, mais au moins une fois par mois. — Les convocations sont faites par le président, ou par celui qui en remplit les fonctions. — La présence des administrateurs est constatée par un registre sur lequel chacun d'eux appose sa signature, à l'ouverture de la séance. — Dans les cas ordinaires, la présence de cinq administrateurs suffit pour la validité des délibérations, et les décisions sont prises à la simple majorité des membres présents. S'il y a partage, la voix du président, ou de celui qui siége à sa place, est prépondérante. — Lorsqu'il s'agit d'une décision ayant pour objet de faire contracter un engagement à la compagnie, elle ne peut être arrêtée valablement qu'autant qu'elle réunit l'assentiment de cinq membres présents. Les délibérations sont signées par les membres qui y ont pris part.

22. Le conseil d'administration représente la société vis-à-vis des tiers. Les actions judiciaires sont dirigées au nom de la compagnie anonyme, poursuite et diligence du directeur. — Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société. — Il fait les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles; il passe les marchés, et propose les modifications à apporter aux tarifs; il suit, près le Gouvernement, toutes demandes de prolongement du chemin de fer, ou d'embranchements à établir, votés par l'assemblée générale. — Il souscrit les obligations et contracte les emprunts autorisés par l'assemblée générale. — Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts sociaux. — Il nomme et révoque les employés sur la proposition du directeur. — Il règle, par ses délibérations, le mode d'administration. — Il surveille les opérations du directeur. — Les membres du conseil d'administration n'encourent aucune responsabilité à raison de l'exercice de leurs fonctions. — Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

23. Sont nommés administrateurs jusqu'à la première assemblée générale, MM. marquis de Dreux-Brézé, Bénédict Fould, Jacqueminot, A. Léo, baron de Mecklembourg, Raguet-Lépine, Talabot, Teste et Usquin. — Par exception à l'article 17, et jusqu'au complet achèvement des travaux, les administrateurs de-

vront justifier de la propriété de cent actions nominatives qui seront inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Directeur. — 24. Le directeur est chargé de la gestion de la société dans ses détails journaliers. Il doit se conformer à toutes les décisions du conseil et veiller à leur exécution. Il dirige les travaux et entretient la correspondance. Il provoque la nomination et le remplacement des employés. — Le directeur assiste à toutes les réunions du conseil d'administration, et y a voix consultative. Il doit être propriétaire de cinquante actions nominatives, qui restent déposées, à titre de cautionnement, entre les mains du caissier de la société.

25. Le directeur est nommé et révoqué par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration. Les avantages attachés à ses fonctions sont fixés de la même manière.

26. En cas d'absence, retraite, décès ou empêchements du directeur, ses fonctions sont provisoirement remplies par un des administrateurs délégué à cet effet, ou par un des agents sous ses ordres, agréé par le conseil d'administration.

27. Par exception aux articles 22, 23 et 24 qui précèdent, pendant la durée des travaux de construction du chemin, les fonctions et pouvoirs attribués au directeur seront exercés par un des membres du conseil d'administration, sous le titre d'administrateur général. — L'administrateur général devra justifier de la propriété de deux cents actions nominatives, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. — M. Léo est nommé administrateur général. — L'assemblée générale des actionnaires pourra, sur la proposition du conseil d'administration, prolonger, si elle le juge utile aux intérêts de la société, la qualité et les pouvoirs de M. Léo, même après la confection des travaux.

L'assemblée générale. — 28. L'assemblée générale représente la masse des actionnaires. Elle se compose de tous les propriétaires de dix actions au moins. — Les actions au porteur doivent être présentées au siége de la société deux jours au moins avant celui de la réunion, et le directeur délivre au porteur une carte d'admission indiquant le numéro des actions représentées. — L'assemblée n'est régulièrement constituée qu'autant que les membres présents réunissent le tiers des actions émises. — Si cette proportion n'est pas atteinte sur une première convocation, il en est fait une seconde à qninze jours d'intervalle, et les membres présents à cette nouvelle réunion délibèrent valablement, quel que soit le nombre de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion. — Le bureau se compose d'un président, d'un secrétaire et de deux scrutateurs. — Le président est choisi par l'assemblée générale, il désigne le secrétaire et les scrutateurs.

29. L'assemblée générale dispose, par ses délibérations, des

19

intérêts sociaux, avec tous les pouvoirs qui pourraient appartenir à l'universalité des actionnaires. Ses délibérations sont prises à la simple majorité des voix des membres présents. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante. — La propriété de dix actions donne une voix; — Celle de trente, deux voix; — Celle de soixante, trois voix. — Ce nombre de voix ne peut être dépassé. — Les délibérations sont constatées par les procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet et signé par le président, le secrétaire et les scrutateurs. — Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions qu'ils possèdent, reste annexé à la minute du procès-verbal des délibérations. — Toute délibération prise par l'assemblée régulièrement constituée est obligatoire pour les absents ou dissidents.

30. L'assemblée générale se réunit au siége de la société, dans la seconde quinzaine de novembre de chaque année. — Un avis destiné à indiquer le jour de la réunion est, à la diligence du directeur, adressé au titulaire des actions nominatives, et inséré, dix jours à l'avance, dans les deux journaux de Paris consacrés aux annonces judiciaires. — Indépendamment des assemblées générales annuelles, le conseil d'administration peut en convoquer d'extraordinaires toutes les fois qu'il le juge nécessaire. — La forme des convocations est la même que celle des convocations ordinaires.

Commission de comptabilité. — 31. Chaque année l'assemblée choisit parmi ses membres trois commissaires qui sont chargés de vérifier les comptes de l'administration. — Si les commissaires trouvent les comptes réguliers, ils les arrêtent provisoirement sauf la sanction de l'assemblée générale. — S'ils les croient défectueux, ils communiquent leurs observations au conseil d'administration, huit jours au moins avant la plus prochaine réunion de l'assemblée générale. — Dans l'un et l'autre cas, les commissaires font connaître par un rapport le résultat de leurs examens à l'assemblée générale. — Cette assemblée prononce définitivement sur les contestations à faire sur les comptes ou sur leur approbation. — Les fonctions des commissaires commencent du jour où les comptes leur sont présentés par l'administration; elles cessent aussitôt que le rapport est fait à l'assemblée. — L'assemblée générale, lors de la première réunion, désignera les commissaires de comptabilité pour la première année.

Inventaires et comptes annuels — 32. L'année sociale commence le premier octobre. A la fin de chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif est dressé par les soins des administrateurs. — Cet inventaire et les pièces à l'appui sont remis aux commissaires de comptabilité vingt jours au plus tard, après l'expiration de l'année sociale.

Fonds de réserve. — 33. Le vingtième des bénéfices est prélevé chaque année pour composer un fonds de réserve destiné à parer aux événements imprévus. — Lorsque le fonds de réserve s'élève à cinq cent mille francs, le prélèvement cesse ; il reprend son cours si la réserve est entamée.

Partage des bénéfices. — 34. L'excédant des recettes annuelles, déduction faite des charges, compose les bénéfices, qui se répartissent également entre toutes les actions émises, déduction faite du prélèvement destiné au fonds de réserve.

35. Le paiement des dividendes se fait chaque année à Paris, au siége de la société, après la réunion de l'assemblée générale dans laquelle a été approuvé le rapport de la commission de comptabilité. — Ce paiement est constaté par des estampilles apposées au dos des actions. — Tous dividendes qui ne sont pas réclamés dans les cinq ans de leur exigibilité annoncée dans les deux journaux de Paris consacrés aux publications légales, sont acquis à la société.

Cas de décès. — 36. Dans aucun cas, les héritiers ou ayants cause d'un actionnaire ne peuvent faire apposer des scellés sur les biens et valeurs de la société, les frapper d'opposition, ni en réquérir l'inventaire ou la licitation ; les héritiers devront se faire représenter par un seul d'entre eux.

Dissolution anticipée. — 37. Si, par suite de circonstances imprévues, le conseil d'administration vient à reconnaître la nécessité d'une dissolution de la société avant l'expiration du terme fixé pour sa durée, il convoque l'assemblée générale des actionnaires, qui peut prononcer la dissolution anticipée de la société. — La délibération à ce sujet est prise dans la forme fixée par l'article 39.

Liquidation. — 38. Lors de la dissolution de la société, de quelque manière qu'elle arrive, l'assemblée générale détermine le mode de liquidation, choisit un ou plusieurs liquidateurs, et fixe par une délibération l'étendue de leurs pouvoirs et leurs émoluments.

Modifications aux statuts. — 39. L'assemblée générale peut faire subir aux statuts de la présente société les modifications que l'expérience fera reconnaître nécessaires. — La délibération de l'assemblée générale prise à ce sujet n'est valable qu'autant que les membres présents réunissent dans leurs mains la moitié plus une des actions composant le fonds social, et que la décision est prise à la majorité de deux tiers des voix qui concourent à la délibération. — Le procès-verbal de la séance contient les pouvoirs donnés aux membres du conseil d'administration et au directeur, de réaliser, par un acte authentique, les modifications adoptées. Il reste annexé en original à la minute de l'acte modi-

ficatif. — Ces modifications ne sont définitives et exécutoires qu'après avoir été approuvées par ordonnance royale.

Arbitrage. — 40. S'il s'élève des difficultés pendant le cours de la société, ou lors de la liquidation entre les actionnaires et la société, elles sont jugées par un tribunal arbitral de trois membres sur le choix desquels les parties engagées dans les contestations doivent s'entendre dans un délai de huitaine, à défaut de quoi, la nomination de trois arbitres est faite par M. le président du tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente. Ces arbitres décident comme amiables compositeurs, et en dernier ressort; leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation.

Election de domicile. — 41. Toutes contestations entre la compagnie et les actionnaires sont jugées à Paris, quel que soit le domicile des parties. — A défaut d'élection de domicile spécial à Paris par tout porteur d'action, son domicile de droit est au siége de la société.

Publication. — 42. Pour faire publier ces présentes partout où besoin sera, tout pouvoir est donné au porteur d'une expédition.

Disposition transitoire. — MM. Bénédict Fould et Léo sont constitués mandataires de tous les autres intéressés à l'effet de solliciter l'obtention de l'ordonnance royale approbative des présents statuts. — Ils sont autorisés à consentir toutes modifications qui seraient réclamées par l'autorité pour y parvenir.

Loi qui autorise un prêt de cinq millions pour l'achèvement des travaux du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche de la Seine). — 1er *août* 1839.

Louis-Philippe, etc. — Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'Etat, un prêt de cinq millions de francs à la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche de la Seine). — Cette somme sera exclusivement employée à terminer les travaux du chemin de fer, et à compléter le matériel d'exploitation. — L'entier achèvement du chemin et le complément du matériel nécessaire seront ga-

rantis aux termes de l'acte déposé entre les mains du ministre des travaux publics le 5 juillet 1839 (1).

2. Ladite somme de cinq millions sera versée par cinquième. — Les deux premiers cinquièmes seront versés immédiatement après la convention qui sera passée pour l'exécution de la présente loi; deux autres cinquièmes, après que la compagnie aura réalisé et employé la moitié du fonds de réserve créé par l'article 7 des statuts, et le dernier cinquième après réalisation et emploi du même fonds.

3. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de quatre pour cent par an. — Le remboursement s'effectuera d'année en année par vingtième, il ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

4. La compagnie affectera au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée le chemin de fer et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation. En cas de retard de la compagnie dans les paiements stipulés, le Gouvernement, indépendamment du droit qui résulte pour lui de l'article précédent, pourra mettre saisie et arrêt sur les revenus du chemin de fer.

5. La compagnie sera tenue de fournir une caution bonne

(1) Voici la teneur de cet acte.

« Monsieur le ministre,

» Dans le but de faciliter à la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) l'obtention du prêt demandé par elle, les soussignés, » administrateurs et actionnaires, garantissent pour elle et personnellement, » chacun d'eux dans la proportion ci après déterminée, l'exécution du chemin » au moins jusqu'à la rue de Vergennes et le complement du matériel nécessaire à son exploitation pour la somme de quinze millions; le tout moyennant le prêt tel qu'il est réglé dans le projet du Gouvernement, et sous les » conditions proposées par la commission de la chambre.

» En conséquence, ils s'engagent, en cas d'insuffisance des quinze millions, » à avancer les fonds nécessaires, savoir :

» M. Fould, député.	1/7.
» M. Achille Fould	1/7.
» M. Causseron, banquier	1/7.
» M. Husquin, membre du conseil général. . . .	1/14.
» M. Léo, banquier.	1/7.
» M. le comte de Perthuis. . , ...	1/14.
» Divers actionnaires dont l'engagement est déposé entre » nos mains.	2/7.
« Total.	7/7.

Suivent les signatures.

et valable pour la réalisation de la première moitié du fonds de réserve créé par l'article 7 des statuts, et dont il a été parlé ci-dessus. — Si les fonds de réserve n'étaient pas réalisés dans les délais qui seront déterminés, la compagnie encourra la déchéance. Le Gouvernement aura le droit de procéder administrativement, par la voie d'une adjudication publique, à la vente du chemin, de ses dépendances et de son matériel d'exploitation. L'adjudicataire sera tenu, avant toute autre condition, de rembourser à l'Etat la portion du prêt déjà effectuée, ainsi que les arrérages dus jusqu'à parfait paiement.

6. Les actes à passer entre le Gouvernement et la compagnie pour l'exécution des précédents articles, seront enregistrés moyennant le droit fixe; ils conféreront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel de l'exploitation; les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor. — Ne seront pas frappés toutefois de l'hypothèque susdite les terrains achetés par la compagnie, et qui se trouveront en dehors des plans approuvés pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

7. La durée fixée pour l'exécution des travaux par l'article 1er du cahier des charges annexé à l'ordonnance du 24 mai 1837, est prorogée de neuf mois.

8. Si la compagnie juge convenable à ses intérêts d'arrêter le chemin de fer à la barrière du Maine, elle en aura la faculté; mais elle sera tenue de s'expliquer à cet égard dans le délai d'une année, à dater de la promulgation de la présente loi. Si, à l'expiration de ce délai, elle n'a pas déclaré son intention et justifié, auprès de l'administration, des moyens de la réaliser dans le délai de deux ans au plus, le chemin ne pourra plus être prolongé dans l'intérieur de Paris, au delà de la barrière du Maine, qu'en vertu d'une concession nouvelle.

9. En cours d'exécution, la compagnie concessionnaire de ce chemin pourra proposer toutes les modifications qu'elle jugera utiles au tracé général du chemin, à sa longueur, à

sa largeur, au maximum des pentes, au minimum des courbes et au nombre des gares d'évitement, à la largeur ou à la hauteur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, enfin, à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité supérieure. — L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que les deux compagnies autorisées en vertu de la loi du 9 juillet 1836 pourraient demander aux tarifs et aux autres conditions d'exploitation réglés par le cahier des charges.

10. Pour effectuer le prêt de cinq millions autorisé par l'art. 1er de la présente loi, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1839, un crédit de quatre millions de francs (4,000,000), et sur l'exercice 1840, un million de francs (1,000,000).

11. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi sur les fonds extraordinaires créés pour les travaux publics par la loi du 17 mai 1837 (1).

(1) M. le ministre des travaux publics présenta à la chambre des députés, le 19 avril 1842, un projet relatif aux chemins de fer de la Teste, Strasbourg, à Bâle et Versailles (rive gauche).

L'art. 7 était ainsi conçu :

« Dès que la fusion en une seule société des compagnies des deux chemins » de fer de Versailles aura été, s'il y a lieu, autorisée par le Gouvernement, la » compagnie du chemin de Versailles (rive gauche) sera dispensée jusqu'au » 1er janvier 1859, du paiement des termes échus et à échoir des intérêts » et de l'amortissement du prêt de cinq millions qui lui a été consenti en vertu » de la loi du 1er août 1839.

» Conformément à l'art. 4 de ladite loi et par le seul fait de la fusion des » deux compagnies, les deux voies et leurs dépendances, ainsi que le maté- » riel d'exploitation, demeureront affectés par privilége au paiement des inté- » rêts et au remboursement du capital aux nouveaux termes fixés par la loi.

Le rapport de la commission (20 mai) concluait au rejet de cette disposition.

La chambre rejeta le projet de loi dans la séance du 31 mai.

CHEMIN DE FER
DE BORDEAUX A LA TESTE.

Loi qui autorise l'adjudication. — 17 *juillet* 1837.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, département de la Gironde, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi, l'art. 44, de ce cahier des charges excepté, et sauf les modifications exprimées en l'article 2 de la présente loi.

2. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

3. La durée de la concession n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans; le rabais de l'adjudication portera sur cette durée.

4. A l'expiration des trente premières années de la concession et après chaque période de quinze années à dater de cette expiration, le tarif pourra être révisé; et si, à chacune de ces époques il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

5. Des réglements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin

de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire. — Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'homologation de l'adjudication, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la construction d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste-de-Busch, département de la Gironde, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes les parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira de l'extrémité occidentale de la rue du Coq, qui débouche sur le cours d'Albert à Bordeaux, traversera les marais de l'Archevêché, passera à droite de la Croix-d'Hins, et arrivera par un seul alignement à l'extrémité du bourg de Biganos, en ce point il s'enfléchira sur la droite et traversera les marais de la Motte à l'embouchure de la rivière de Leyre, passera dans le village de Mestras et au-dessous de Guyan et de Meyran, traversera le canal, déjà concédé, du bassin d'Arcachon à l'étang de Mimizan, et aboutira enfin à la Teste à l'entrée la ville. — La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas trois millimètres et demi (0m 0035) par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pour-

ront être exécutées que moyennant l'approbation et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'à une seule voie sur tout son développement, mais la compagnie devra acquérir immédiatement la superficie de terrain nécessaire pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en faisait sentir plus tard, et lorsque, après enquête préalable, l'administration aurait reconnu et déclaré ce besoin. — Cet excédant de largeur ne pourra d'ailleurs être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44). Si, par la suite, on établissait une seconde voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — Dans le cas où la double voie viendrait à s'exécuter, elle sera également établie sur la chaussée qui devra traverser les marais de la Motte. La largeur de chaque accotement sera au moins égale à un mètre vingt-cinq centimètres (1^m 25).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres ($1,000^m$), et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins trente gares entre Bordeaux et la Teste, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée. — Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8. Conforme à l'article 8 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale et de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres

cinquante centimètres (3m 50) et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1m) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la lageur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixé au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m), pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3m 50), et la distance verticale entre l'intrados et le dessous des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30).

Art. 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, conformes aux articles correspondants du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

18. Les percées ou souterrains dont l'exécution pourrait devenir nécessaire seront ouverts immédiatement pour deux voies; en conséquence, ils auront six mètres cinquante centimètres (6m 50) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails et cinq mètres cinquante centimètres (5m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La surface verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et *imperméables*. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19 conforme à l'article 19 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

20. La compagnie pourra employer dans la confection du chemin de fer les matériaux communément en usage dans la localité; toutefois les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, conformes aux art. 20, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet

entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire ; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29 conforme à l'art. 29 du cahier des charges précité.

30. Dans les trois mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, la compagnie sera tenue de payer à M. Godinet, auteur de l'avant-projet du chemin de fer de Bordeaux à la Teste une somme de quinze mille francs (15,000 fr.) pour remboursement de ses frais d'études.

31. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution du fonds social de trois millions au moins et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social.

La fin de cet article conforme aux trois derniers paragraphes de l'article 31 du même cahier des charges.

Article 32 conforme à l'article 32 du même cahier des charges.

33. Pendant toute la durée de la concession, les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances seront exempts de toutes contributions foncières ou autres. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité.— L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport.

Articles 34 et 35 conformes aux articles correspondants du cahier des charges déjà cité.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir et dont le maximum est fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six

kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne. Ainsi tout poids au dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes ; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
Voyageurs (non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places), par tête et par kilomètre.			
Voitures découvertes et non fermées suspendues sur ressorts.	0 03	0 02	0 05
Voitures couvertes et fermées suspendues sur ressorts	0 05	0 025	0 075
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulets, et bêtes de trait.	0 06	0 04	0 010
Veaux et porcs.	0 015	0 010	0 025
Moutons, brebis et chèvres.	0 013	0 007	0 020
Agneaux	0 006	0 004	0 010
Marchandises par quintal métrique (cent kilogr.) et par kilomètre.			
Poissons de toute espèce.	0 05	0 02	0 07
Huîtres et autres coquillages	0 026	0 014	0 040
Gibier et volailles morts	0 05	0 03	0 08
Gibier et volailles vivants	0 07	0 05	0 12
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
Sel marin	0 05	0 03	0 08
Houille.	0 06	0 04	0 10
1re Classe : Pierre à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoise, fumiers et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes, pierre de taille, marbre en bloc, bois à brûler de toute espèce, bois de charpente non taillés, chaux, plâtre, minerai, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.	0 07	0 05	0 12
2e Classe : Coke, charbon de bois, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente ouvré, équarri ou scié, bitume, résine, brai, goudron.	0 086	0 054	0 140
3e Classe : Blés, grains, farine, fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, et objets manufacturés. .	0 010	0 06	0 16

Objets divers, par tonne et par kilomètre.	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport.	Total.
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés)	0 18	0 10	0 28
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 08	0 04	0 12
Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			

A l'expiration des trente premières années de la concession et après chaque période de quinze années à dater de cette expiration, le tarif pourra être révisé ; et si, à chacune de ces époques, il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 37, 38, 39 et 40, conformes aux articles correspondants du même cahier des charges.

41. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

42. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. — A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand, et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 43 conforme à l'article 41 du cahier des charges déjà cité.

44. A toute époque après l'expiration des trente premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de ra-

cheter la concession entière du chemin de fer de Bordeaux à la Teste. — Ce rachat aura lieu au taux moyen du cours des actions pendant les trois années qui auront précédé celle où le Gouvernement fera usage de la faculté que lui confère le présent article.

Art. 45, 46 et 47, conformes aux articles 43, 44 et 45 du même cahier de charges.

48. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements et prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur le chemin de fer de Bordeaux à la Teste. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

Art. 50 et 51 conformes aux articles 47 et 42 du même cahier des charges.

52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications et significations qu'il y aurait lieu de lui adresser; le membre désigné fera élection de domicile à Bordeaux. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Bordeaux par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de

l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'Etat.

54. Nul ne sera admis à soumissionner l'entreprise s'il n'a effectué au préalable le dépôt d'une somme de deux cent mille francs (200,000 fr.). — Ce dépôt qui deviendra le cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué en numéraire, en rentes sur l'Etat, ou en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

55. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par ordonnance royale.

56. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Ordonnance qui approuve l'adjudication passée le 26 *octobre* 1837, *pour l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste.* — 15 *décembre* 1837.

Louis-Philippe, etc. — Vu le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; — Vu la loi du 17 juillet 1837, autorisant la mise en adjudication d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, département de la Gironde, et le cahier des charges annexé à cette loi ; — Vu l'avis publié le 26 août 1837, par le préfet de la Gironde à Bordeaux, et agissant au nom et par délégation de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; — Le comité de l'intérieur et du commerce de notre conseil d'Etat entendu ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication passée le 26 octobre dernier pour l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, département de la Gironde est approuvée. — En conséquence, le sieur De Vergès (Fortuné) est et demeure définitivement concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, moyennant le rabais exprimé dans sa soumission sur la durée de la jouissance des droits fixés par l'article 36 du cahier des charges, et aussi sous les clauses et conditions, tant de ce cahier des charges que de la loi du 17 juillet 1837.

2. Le procès-verbal d'adjudication et la soumission du sieur de Vergès resteront annexés à la présente ordonnance.

Construction d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste.— Procès-verbal d'adjudication fait en conseil de préfecture, présidé par M. le préfet, et où étaient présents MM. Bignon-Saint-Roch, Cuson, Bouchereau et Brun, conseillers de préfecture, et Billaudel, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées.

Aujourd'hui 26 octobre 1837, en exécution de l'ordonnance royale du 10 mai 1829, relative aux formes à suivre pour l'adjudication des ponts-et-chaussées, etc., et en conformité des affiches apposées, sous la date du 26 août dernier, dans les communes du département, et envoyées dans les départements voisins, et qui fixent à ce jour l'ouverture des soumissions faites pour l'adjudication de la construction d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, suivant la loi du 17 juillet 1837 et le cahier des charges dressé le 19 mai 1837, qui y est annexé ; — Nous, François-Jean, comte de Preissac, pair de France, préfet du département de la Gironde, agissant au nom et par délégation de M. le ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics, réuni en conseil de préfecture, où étaient présents MM. Bignon-Saint-Roch, Cuson, Bouchereau et Brun, conseillers de préfecture, et assisté de M. Billaudel, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, nous sommes rendus dans l'une des salles de l'hôtel de la préfecture, à l'effet de procéder à l'adjudication dont il s'agit. — La séance a été rendue publique, et les concurrents invités à déposer leurs soumissions sur le bureau. — Six paquets, sur lesquels un numéro a été apposé, ont été remis, et après quelques instants d'attente, et l'heure fixée pour le dépôt étant expirée, le préfet a déclaré que le concours était fermé et qu'il allait être procédé à

l'ouverture des paquets, pour l'examen des pièces dont les soumissions devaient être accompagnées. — A l'instant le préfet a brisé le premier cachet de ces paquets, et il a été dressé un état des pièces qu'ils contenaient et qui a présenté les résultats suivants :

NOMS DES SOUMISSIONNAIRES.	NATURE DES PIÈCES JOINTES AUX SOUMISSIONS.
De Coincy.	Récépissé constatant le dépôt à la caisse des consignations à Paris, d'une inscription de six mille francs de rentes 3 p. 0/0.
Seguin, Mellet, Henry et C[ie].	Récépissé comme celui ci-dessus.
Aydé.	Récépissé comme celui ci-dessus.
De Vergès	Deux récépissés délivrés par le receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt 1° de deux inscriptions de huit mille francs de rentes 5 p. 0/0 et d'une somme en numéraire de 40,000 fr.
Debans aîné	De deux récépissés délivrés par le receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt de quatre mille trois cent quatre-vingt-douze francs de rentes 5 p. 0/0; cinq cent cinquante francs de rentes 4 et demi p. 0/0; mille quatre cents francs de rentes 3 p. 0/0 et de soixante-trois mille quatre cent dix francs en numéraire.
Dupony, Berdoly et Lopès-Dias	De deux récépissés délivrés par le receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt de six cents francs de rentes 5 p. 0/0 ; de deux mille soixante-seize francs de rentes 3 p. 0/0 et d'une somme en numéraire de cent trente mille huit cent soixante francs.

Ce dépouillement terminé, M. Debans, l'un des soumissionnaires, a demandé la parole. Il a fait observer que les concurrents qui avaient fourni leur cautionnement au moyen de six mille francs de rentes trois pour cent n'avaient pas rempli la condition exigée par le cahier des charges, qui voulait que ce cautionnement fût de deux cent mille francs; qu'en effet la rente trois pour cent devant être calculée dans l'espèce à soixante-quinze francs, les dépôts dont il s'agit ne

s'élèvent qu'à cent soixante mille francs ; il a, en conséquence, demandé le rejet des soumissions auxquelles ces dépôts s'appliquaient, et a déclaré qu'il s'opposait à tout ajournement de l'adjudication.

M. Berdoly a appuyé ces observations et conclusions. — Elles ont été combattues par MM. Mellet, de Coincy et Laurence, qui ont invoqué la loi créatrice des rentes trois pour cent, et affirmé qu'elles étaient admises dans toutes les entreprises publiques au taux de cent francs ; ils ont, en conséquence, demandé que les soumissions appuyées des récépissés constatant le dépôt de six mille francs de rentes trois pour cent fussent admises. — M. Balguerie, au nom de M. de Coincy, a formé une demande semblable, et il a, en outre, offert de compléter immédiatement, à la caisse de M. le receveur général, le cautionnement de deux cent mille francs. — Après avoir entendu les diverses réclamations, le préfet a invité les assistants à se retirer. — La séance est de nouveau rendue publique, et le préfet a fait connaître qu'après avoir pris l'avis du conseil et de M. l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, il avait rendu la décision suivante : — Attendu qu'aux termes de l'article 54 du cahier des charges les soumissionnaires sont tenus de déposer un cautionnement de deux cent mille francs en numéraire, rentes sur l'Etat, bons royaux, etc. ; — Attendu qu'une ordonnance royale sous la date du 19 juin 1825, insérée au *Bulletin des Lois*, détermine de la manière suivante les bases des cautionnements en rentes à fournir au trésor : « A l'égard des cautionnements à fournir en rentes, ils seront, à la volonté de ceux qui y sont tenus, réalisés, soit en rentes cinq pour cent, soit en rentes quatre et demi pour cent au pair, ou en rentes trois pour cent à soixante et quinze francs ; » — Attendu que ces règles ont été méconnues par les soumissionnaires qui se sont bornés à déposer six mille francs en rentes trois pour cent, puisqu'au taux fixé par l'ordonnance elles ne représentent qu'un capital de cent soixante mille francs, lorsqu'il devrait être de deux cent mille francs, aux termes du cahier des charges de l'entreprise ; que leurs soumissions

ne peuvent conséquemment être admises dès qu'il n'a pas été satisfait aux conditions de ce cahier des charges; que de ce nombre sont les soumissions de MM. Mellet, Henry et compagnie, de Coincy et Aydé ; — Considérant, en ce qui concerne la demande en ajournement qu'il n'existe réellement aucun motif pour l'admettre; que si, sur les six concurrents, il en est trois qui ont négligé de se conformer aux prescriptions du cahier des charges, les trois autres les ont parfaitement observées, et qu'ils sont fondés à s'opposer à un ajournement qui aurait pour résultat de relever leurs concurrents de l'exclusion qu'ils ont encourue; — Attendu en ce qui a trait à la demande faite par M. Balguerie, d'être autorisé à compléter immédiatement le cautionnement de M. de Coincy, que l'accomplissement des formalités relatives à l'admission des soumissions doit précéder nécessairement la fermeture du concours, et que cette demande est tardive puisque cette fermeture a été proclamée; — Décide que les soumissions des sieurs de Vergès, Berdoly, Dupouy et Lopès-Dias et Debans, sont seules admises, et que celles des sieurs Aydé, de Mellet, Henry et compagnie, et de Coincy, sont rejetées. — Aussitôt que cette décision est connue, M. Balguerie renouvelle sa demande et présente un récépissé constatant le dépôt du supplément de cautionnement qu'il y aurait lieu d'exiger de M. de Coincy.—M. Laurence, au nom de l'un des soumissionnaires, présente de nouvelles observations; il demande que les soumissions rejetées soient revêtues d'un nouveau cachet, signées *ne varietur* et annexées au procès-verbal de la séance.— MM. Debans et Berdoly présentent à leur tour des observations contre cette demande, et concluent à ce qu'elle soit rejetée. —Le préfet, après avoir consulté de nouveau le conseil de préfecture et l'ingénieur en chef, déclare qu'il ne peut joindre au procès-verbal que les soumissions qui ont été admises, et qu'il n'y a lieu à admettre la demande de M. Laurence et celle de M. Balguerie. — Il annonce ensuite qu'il va être procédé au dépouillement des soumissions agréées et dont il est dressé le tableau suivant :

NOMS DES SOUMISSIONNAIRES.	NATURE DE L'ENTREPRISE.	DURÉE DE LA CONCESSION INDIQUÉE par le cahier des charges.	par les soumissions.	RABAIS.
De Vergès. .	Construction d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste.	99 ans.	34 ans 8 mois 23 j.	64 ans 3 mois 7 j.
Berdoly, Dupony et Lopès-Dias . .	idem.	idem.	48 ans 5 mois »	41 ans 7 mois »
Debans . . .	idem.	idem.	8 » »	19 » »

Il est résulté du dépouillement desdites soumissions que M. de Vergès a fait les offres les plus avantageuses. — En conséquence, le préfet, de l'avis du conseil, déclare ledit sieur de Vergès, ingénieur, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume, n° 29, adjudicataire de la construction d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, moyennant la concession, pendant trente-quatre ans huit mois vingt-trois jours, des droits portés au tarif compris dans l'article 36 du cahier des charges de l'entreprise, et ce, aux clauses et conditions, tant de ce cahier des charges que de la loi du 17 juillet 1837. — Pour sûreté et garantie de l'exécution des engagements par lui contractés, ledit sieur de Vergès affecte, à titre de cautionnement, la somme de deux cent mille francs par lui versée dans la caisse de M. le receveur-général des finances, suivant le récépissé de celui-ci dont il a été plus haut parlé. — Bordeaux, les jours, mois et ans susdits.

SOUMISSION.

Je soussigné, Fortuné de Vergès, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume, n° 29, après avoir pris communication de la loi du 17 juillet 1837, qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, et du cahier de charges annexé à cette loi, m'engage à exécuter ce chemin à mes

frais, risques et périls, et à me conformer à toutes les clauses et conditions exprimées à ladite loi et audit cahier des charges, et consens, en outre, que le maximum de la durée de la concession, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, soit réduit de soixante-quatre ans trois mois et sept jours, et fixé ainsi à trente-quatre ans huit mois et vingt-trois jours. — Pour garantie de la présente concession, j'ai déposé, à la caisse de M. le receveur général de la Gironde, la somme de deux cent mille francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées. — Bordeaux, le 26 octobre 1837. *Signé* FORTUNÉ DE VERGÈS.

Approbation de la société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste. — 25 *février* 1838.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rapport de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 17 juillet 1837, relative à la concession d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste; — Vu l'adjudication passée le 26 octobre 1837 au profit de M. Fortuné de Vergès, et approuvée par notre ordonnance du 15 décembre suivant; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'Etat entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1[er]. La société anonyme formée à Bordeaux, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bordeaux à la Teste, est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 23 février 1838, devant M[e] Lehon, et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour M. Fortuné de Vergès, de l'adjudication passée à son profit le 26 octobre 1837, et du cahier des charges qui a servi de base à cette adjudication.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation

en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, au préfet de la Gironde, à la chambre de commerce, et au greffe du tribunal de Commerce de Bordeaux.

Statuts. — Par-devant Me Jacques-François-Hyacinthe Lehon et son collègue, notaires à Paris, soussignés, — Ont comparu : — M. Fortuné de Vergès, ingénieur des ponts-et-chaussées, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume-Saint-Germain, 29; — Agissant tant en son nom personnel qu'au nom et comme ayant charge et pouvoir, ainsi qu'il l'a declaré, et au besoin comme se portant fort de MM. Ferdinand-Jean Bayard de la Vingtrie, Charles Bayard de la Vingtrie, et Armand-Joseph Bayard de la Vingtrie, tous trois aussi ingénieurs des ponts-et-chaussées, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume-Saint-Germain, 29; — Et M. Aristide Lopès-Pereyra, négociant, demeurant à Bordeaux (Gironde), étant présentement à Paris, rue de Grammont, 1; — Agissant au nom et comme mandataire de : — 1° M. Henry-Nicolas Hovy, négociant, demeurant à Bordeaux, façade des Chartrons, 102; — 2° MM. Walter et David Johnston, aussi négociants, demeurant à Bordeaux, rue Pavée-des-Chartrons, 18; — 3° MM. Henry Carl-Mestrezat et compagnie, négociants, demeurant à Bordeaux, rue du Parlement-Sainte-Catherine, 29; — 4° MM. Louis Pereyra frères. négociants, demeurant à Bordeaux, rue d'Orléans, 7; — 5° MM. Nath. Johnston et fils, négociants, demeurant à Bordeaux, rue Frères, 2; — 6° MM. Jacques Galos et fils, négociants, demeurant à Bordeaux, rue St-Remy, 47; — 7° Et M. David-Frédéric-Lopès-Dias, rentier, demeurant à Bordeaux, fossés des Tanneurs, 19; — Aux termes de la procuration entièrement spéciale à l'effet des présentes qu'ils ont donnée à mondit sieur L. Pereyra, par acte passé devant Me Grangeneuve, qui en a gardé minute, et son collègue, notaires à Bordeaux, le 13 février présent mois, enregistré, dont une expédition légalisée le même jour par M. le président du tribunal de première instance de ladite ville, est demeurée ci-annexée, après avoir été certifiée véritable par le mandataire et que dessus il a été fait mention de tout, par les notaires soussignés; — Lesquels ont dit et fait ce qui suit : — Par suite d'une loi rendue le 17 juillet 1837, et aux termes d'un procès-verbal dressé à la préfecture de la Gironde, le 26 octobre dernier, dûment approuvé par ordonnance royale du 15 décembre suivant; — M. Fortuné de Vergès est concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à la Teste. Cette concession a été obtenue pour trente-quatre ans huit

mois et vingt-trois jours à compter du jour où la perception des droits de péage concédés aura été mise à exécution, et sous les conditions exprimées au cahier des charges annexé à ladite loi; — M. de Vergès ayant reçu de plusieurs capitalistes l'offre de concourir à cette entreprise et l'ayant agréée, est dans l'intention de fonder avec eux une société anonyme pour régulariser ce concours, et ils en ont arrêté les bases de la manière suivante :

Fondation. — Art. 1er Il est fondé par ces présentes, sauf l'approbation du roi, une société anonyme entre tous les propriétaires des actions créées ci-après.

2. L'objet de la société est la construction et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, en vertu de la concession obtenue par M. Fortuné de Vergès, et des prolongements et embranchements qui pourront être demandés par la compagnie et concédés par le Gouvernement.

3. La société prend la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Bordeaux à la Teste.*

4. La société commence le jour de la date de l'ordonnance royale approbative des présents statuts, elle finit en même temps que la concession.

5. Le siége de la société est fixé à Bordeaux.

Abandon de la concession. — 6. M. Fortuné de Vergès apporte et met en société, sans aucune réserve ni restriction tous ses droits à la concession, à charge par la compagnie de satisfaire aux conditions, obligations et clauses du cahier des charges.

Fonds social. — 7. Le fonds social est de cinq millions de francs, il peut être élevé jusqu'à six millions, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale et au moyen d'une création supplémentaire d'actions qui ne pourront être émises au-dessous du pair. Le fonds de cinq millions est réparti ainsi qu'il suit entre les susnommés. (Suit la distribution entre les souscripteurs.) — Au moyen de ces souscriptions, le fonds social se trouve complet.

8. Ce fonds social se divise en dix mille actions de cinq cents francs chacune. — Les actions sont nominatives, elles pourront être au porteur après le versement de leur montant intégral. Chacun peut, à sa volonté, convertir ses actions nominatives en actions au porteur, et réciproquement les frais; de cette conversion seront à la charge des actionnaires qui la provoqueront. — Les actions ont une même série de numéros de un à dix mille. Elles sont extraites d'un registre à souche, à talon, qui reste déposé au siége de la société. — Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs et de celle du directeur ou de celles de trois administrateurs.

9. La cession des actions nominatives s'effectue au moyen d'une déclaration faite par le cédant sur un registre spécial, conformément à l'art. 36 du code de commerce. — L'individualité

du cédant doit être attestée par un agent de change qui signera la déclaration du transfert.

10. La cession des actions au porteur s'opère par la simple tradition de titre.

11. Chaque action est indivisible.

12. Le paiement du prix des actions sera fait au fur et à mesure des besoins sur la demande du conseil d'administration. Le premier cinquième est payable immédiatement. — Chaque actionnaire est libre de payer son prix par anticipation sans attendre cette demande ; ces versements anticipés ne seront pas productifs d'intérêts.

13. Jusqu'au paiement intégral du prix des actions, il n'est remis aux souscripteurs qu'une promesse d'actions nominatives. Jusqu'à ce paiement intégral, les cédants seront garants de leurs cessionnaires.

14. A défaut par un actionnaire d'avoir effectué son paiement à l'échéance, et huitaine après un avertissement donné par acte extrajudiciaire, les actions seront vendues à la Bourse de Borbeaux ou à celle de Paris par le ministère d'un agent de change ; si le prix est insuffisant pour acquitter ce que l'actionnaire en retard reste devoir à la société, il demeure passible de la différence ; s'il y a excédant, cet excédant lui est remis, déduction faite des intérêts et frais.

15. Chaque action donne droit à la propriété de toutes les valeurs de la société et aux bénéfices annuels, dans une proportion relative au nombre des actions émises.

Conseil d'administration. — 16. Le conseil d'administration se compose de sept membres, choisis par l'assemblée générale. Chacun des administrateurs doit justifier de la propriété de trente actions nominatives, qui demeureront inaliénables pendant la durée de ses fonctions et sont affectées à la garantie de sa gestion.

17. Le conseil d'administration se renouvelle en trois ans, savoir : trois administrateurs une année et deux chaque année suivante. Le sort désigne les membres qui doivent sortir la première et la seconde année.—Les membres sortants peuvent être indéfiniment réélus.

18. En cas de vacance dans le cours d'une année, il est provisoirement pourvu au remplacement par le conseil d'administration ; l'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive. — L'administrateur ainsi nommé en remplacement d'un autre, ne demeure en fonctions que pendant le temps qui restait à courir de l'exercice de son prédécesseur.

19. Le conseil d'administration choisit parmi ses membres un président, un vice-président, et, en cas d'absence, le doyen d'âge en remplit les fonctions.— La durée des fonctions du pré-

sident et du vice-président est d'une année ; ils peuvent être réélus.

20. Le conseil d'administration se réunit toutes les fois que le besoin des affaires le réclame, mais au moins une fois par mois. — Les convocations sont faites par les soins du président ou de celui qui en remplit les fonctions. — La présence des administrateurs est constatée sur un registre, sur lequel chacun d'eux appose sa signature. — La présence de quatre administrateurs suffit pour la validité des délibérations, et les décisions sont prises à la simple majorité des membres présents. S'il y a partage, la voix du président ou de celui qui siége à sa place est prépondérante. —Lorsqu'il s'agit d'une décision ayant pour résultat de faire contracter un engagement à la compagnie, elle ne peut être arrêtée valablement qu'autant qu'elle réunit l'assentiment de quatre membres présents. — Les délibérations sont signées par les membres qui y ont pris part.

21. Le conseil d'administration représente la société vis-à-vis des tiers. — Les actions judiciaires sont dirigées au nom de la compagnie anonyme, poursuites et diligence du conseil d'administration ou du directeur quand il y en a un. — Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la compagnie; il peut, dans les circonstances où il le juge utile, se substituer un tiers par mandat spécial, pour une ou plusieurs affaires déterminées, passer tous marchés; il peut transiger et compromettre.— Le premier conseil d'administration nommé par le présent acte pour toute la durée des travaux, est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, qui forment l'objet de l'entreprise; il peut à cet effet choisir le mode qui lui semblera le plus favorable, tant pour l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire au développement de l'entreprise; il peut faire les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles, mettre en adjudication tout ou partie des travaux, traiter à forfait pour tout ou partie de l'entreprise, et faire exécuter directement les travaux. Dans ce dernier cas, MM. de Vergès et Bayard de la Vingtrie frères, ingénieurs des ponts-et-chaussées, seraient chargés de la direction des travaux. — Le conseil d'administration fixe ou modifie les tarifs dans les limites déterminées par le cahier des charges. — Il contracte les emprunts autorisés par l'assemblée générale; il fait les placements des fonds libres. — Il fait les réglements nécessaires pour l'exploitation des chemins. Il règle le mode de cette exploitation, soit par voie d'exploitation directe, soit par régie intéressée, soit par mise en ferme, le tout sous la réserve de l'approbation ultérieure de l'assemblée générale. — Il nomme et révoque tous employés. — Il dirige l'administration de la société et surveille les opérations du directeur. — Les membres du conseil d'administration n'encou-

rent aucune responsabilité à raison de l'exercice de leurs fonctions. — Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

22. Sont nommés administrateurs jusqu'à l'achèvement complet des travaux : — MM Henry-Nicolas Hovy ;—David Johnston ;— Domaine-Guillaume Mestrezat ; — Aristide Lopés Pereyra ; — Jacques-François Emile Galos ; — Nathaniel Johnston, junior ; David-Frédéric Lopès-Dias. — Par exception à l'article 16, chacun de ces administrateurs devra justifier de la propriété de soixante actions nominatives qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Directeur. — 23. Si, ultérieurement, il est nommé un directeur, il sera chargé de la gestion de la société dans ses détails journaliers. — Il devra se conformer à toutes les décisions du conseil et veiller à leur exécution. — Il dirigera le travail des bureaux et tiendra la correspondance. — Il provoquera la nomination et le remplacement des employés. — Le directeur pourra être rappelé dans les réunions du conseil d'administration ; il y aura voix consultative. — Il devra être propriétaire de cinquante actions nominatives qui resteront déposées à titre de cautionnement entre les mains du président du conseil d'administration.

24. Le directeur sera nommé et révoqué par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration ; il pourra être suspendu par ledit conseil qui, alors, convoquera l'assemblée dans un bref délai. — Les avantages attachés à ses fonctions seront fixés également par l'assemblée générale.

25. En cas d'absence, retraite, décès ou empêchement du directeur, ses fonctions seront provisoirement remplies par un des administrateurs délégué à cet effet ou par un des agents sous ses ordres, agréé par le conseil d'administration.

Assemblées générales. — 26. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires. Elle se compose de tous les propriétaires de dix actions au moins.— Le propriétaire de dix actions nominatives a la faculté de se faire représenter par un fondé de pouvoir.—Tout propriétaire d'actions au porteur qui voudra assister à l'assemblée générale, devra faire le dépôt de dix actions au siége de l'administration deux jours au moins avant la réunion. — L'assemblée n'est régulièrement constituée qu'aetant que les membres présents forment la moitié au moins des actionnaires ayant droit de voter.—Si cette proportion n'est pas atteinte sur une première convocation, il en sera fait une seconde à quinze jours d'intervalle, et les membres présents à cette nouvelle réunion, délibéreront valablement, quels que soient leur nombre et la quantité de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.—Le bureau se compose d'un président, d'un secrétaire et de deux scrutateurs. — Le président est choisi par l'assemblée générale. Il désigne le secrétaire et les scrutateurs.

27. Les delibérations de l'assemblée générale sont prises à la simple majorité des voix des membres présents. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante. — La propriété de dix actions donne une voix ; celle de trente, deux voix ; celle de soixante, trois voix. — Ce nombre de trois voix ne peut être dépassé. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet et signés par le président, le secrétaire et les scrutateurs. — Un état destiné à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions qu'ils possèdent, reste annexé à la minute du procès-verbal des délibérations. — Toute délibération prise par l'assemblée régulièrement constituée est obligatoire pour les absents ou dissidents.

28. L'assemblée générale se réunit dans la deuxième quinzaine de décembre de chaque année. — Un avis destiné à indiquer le jour de la réunion est à la diligence du conseil d'administration adressé aux titulaires des actions nominatives et inséré quinze jours à l'avance dans un journal de Bordeaux et dans un de Paris, désignés par le tribunal de commerce, conformément à la loi du 31 mars 1833. — Indépendamment des assemblées générales annuelles, le conseil d'administration peut en convoquer d'extraordinaires, toutes les fois qu'il le juge nécessaire. — La forme de ces convocations est la même que celle des convocations ordinaires.

29. L'assemblée générale statue par des délibérations sur tous les points qui lui sont réservés par les présents statuts, discute et approuve les comptes, approuve la fixation des bénéfices et en ordonne la répartition. — Elle pourvoit aux nominations qui lui sont attribuées. — Elle autorise les emprunts ; vote sur les propositions d'embranchements ou de prolongements de chemin qui lui sont soumises. — Elle prononce la dissolution anticipée de la société, modifie les statuts suivant la forme prescrite par l'art. 37 ci-après. — En un mot, elle dispose sur les intérêts sociaux avec les pouvoirs qui appartiendraient à l'universalité des actionnaires.

Inventaire. — Comptes annuels. — 30. L'année sociale commence le premier novembre ; à la fin de chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif est dressé par les soins des administrateurs ; cet inventaire et les pièces à l'appui sont soumise à l'assemblée générale.

31. Le vingtième des bénéfices est prélevé chaque année pour composer un fonds de réserve destiné à parer aux événements imprévus. — Lorsque le fonds de réserve s'élève à trois cent mille francs, le prélèvement cesse ; il reprend son cours si la réserve est entamée.

Partage des bénéfices. — 32. L'excédant des recettes annuelles,

déduction faite des charges et des sommes dont l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, ordonnerait l'affectation spéciale à des dépenses extraordinaires, prévues de l'année suivante, compose le bénéfice net de l'exercice; il se répartit également entre toutes les actions émises, déduction faite du prélèvement destiné au fonds de réserve.

33. Le paiement des dividendes se fait chaque année dans le mois qui suit la réunion de l'assemblée générale qui a approuvé les comptes. — Ce paiement est constaté par des estampilles apposées au dos des actions. —Tous dividendes qui ne sont pas réclamés dans les cinq ans de leur exigibilité annoncée dans deux journaux sont acquis à la société.

Cas de décès. — 34. Dans aucun cas, les héritiers ou ayants droit d'un actionnaire ne peuvent faire apposer les scellés sur les biens et valeurs de la société, les frapper d'opposition ni en requérir l'inventaire ou la licitation; les héritiers devront se faire représenter par un seul d'entre eux.

Dissolution anticipée. — 35. Si des circonstances imprévues faisaient reconnaître la nécessité d'une dissolution avant l'expiration du terme fixé pour sa durée, l'assemblée générale des actionnaires peut prononcer la dissolution anticipée de la société. — La délibération à ce sujet est prise dans la forme fixée par l'article 37.

Liquidation. — 36. Lors de la dissolution de la société, de quelque manière qu'elle arrive, l'assemblée générale détermine le mode de liquidation, choisit un ou plusieurs liquidateurs et fixe par une délibération l'étendue de leurs pouvoirs et leurs émoluments.

Modifications aux statuts. — 37. L'assemblée générale peut apporter aux statuts de la présente société les modifications ou additions reconnues utiles. — La délibération de l'assemblée générale prise à ce sujet n'est valable qu'autant que les membres présents réunissent dans leurs mains les trois quarts des actions des actionnaires ayant droit de voter, et que la décision est prise à une majorité des deux tiers des voix qui concourent à la délibération. — Tous pouvoirs sont donnés aux membres du conseil d'administration et au directeur de réaliser par un acte authentique, avec les changements qui seraient exigés par le Gouvernement, les modifications adoptées. — Ces modifications ne sont définitives et exécutoires qu'après avoir été approuvées par ordonnance royale.

Arbitrage. — 38. S'il s'élève des difficultés pendant le cours de la société, ou lors de la liquidation, entre les actionnaires et la société, elles sont jugées par un tribunal arbitral composé de trois membres, sur le choix desquels les parties engagées dans la contestation doivent s'entendre dans un délai de huitaine, à dé-

faut de quoi la nomination de trois arbitres est faite par M. le président du tribunal de commerce de Bordeaux, à la requête de la partie la plus diligente. Ces arbitres décident comme amiables compositeurs et en dernier ressort. Leur décision ne peut être attaquée par voix d'appel, requête civile ni recours en cassation.

Election de domicile. — 39. Toutes contestations entre la compagnie et les actionnaires sont jugées à Bordeaux quel que soit le domicile des parties, à défaut d'élection spéciale à Bordeaux par tout porteur d'actions, son domicile de droit est le domicile légal de la société.

Dispositions transitoires. — 40 et dernier. M. Aristide Lopès-Pereyra, l'un des associés de la maison Louis Pereyra frères, est constitué mandataire de tous les susnommés, à l'effet de solliciter l'obtention de l'ordonnance royale approbative des présents statuts; il est autorisé à consentir toutes les modifications qui seraient réclamées par l'autorité pour y parvenir, approuvant d'avance et ratifiant ce qu'il fera à cet égard. — M. Pereyra peut substituer tout ou partie des pouvoirs qui lui sont conférés.

Loi qui modifie le cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste. — 1er *août* 1839.

ARTICLE UNIQUE. La compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste est autorisée à proposer des modifications au tracé général du chemin et à sa largeur, au maximum des pentes et au minimum des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin, à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité supérieure. L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que la compagnie pourrait demander au tarif réglé par le cahier des charges.

Loi qui augmente la durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste. — 13 *juin* 1841.

Louis-Philippe. — Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er La durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, fixée à trente-quatre ans huit mois vingt-sept jours, par l'ordonnance du 15 décembre 1837, est portée à soixante-dix ans.

2. L'article 43 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, relative à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, et qui stipule en faveur de l'Etat la faculté de rachat, sera applicable à la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

La présente loi, etc. (1).

(1) Le chemin de fer de Bordeaux à la Teste a été l'objet de deux autres projets de loi présentés à la chambre des députés dans les sessions de 1842 et de 1843, savoir :

1° Session de 1842.

19 avril 1832 présentation d'un projet de loi relatif aux chemins de fer *de Strasbourg à Bâle, de Bordeaux à la Teste, et de Paris à Versailles, rive gauche.*

Le titre 2 autorisait le ministre des travaux publics à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie de la Teste, une somme de 2,000,000 fr. à raison de 3 p. 0/0 par an, avec amortissement de 1 p. 0/0, à partir de la 3e année après la promulgation de la loi.

L'amortissement devait être prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires. L'intérêt devait être payé à l'Etat après que les actionnaires auraient touché, sur le produit net, 4 p. 0/0 de leur mise de fonds.

La compagnie affectait par privilége au paiement des intérêts et au remboursement du capital, le chemin de fer, ses dépendances, son matériel, les produits et revenus de toute espèce.

Le 20 mai suivant, rapport (par M. Allard) concluant à l'adoption du projet en ce qui concernait le chemin de la Teste.

Le 30 et le 31 mai, discussion et rejet du projet de loi.

2° Session de 1843.

23 février 1843, présentation d'un projet de loi tendant à autoriser le ministre des travaux publics à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de la Teste, une somme de 2,000,000 fr. aux conditions stipulées dans le projet de l'année précédente.

Le 11 mars suivant, rapport (par M. Monnier de la Sizeranne) concluant à l'adoption des dispositions proposées par le Gouvernement avec cette seule différence que l'amortissement de l'Etat devait être prélevé avant toute distribution aux actionnaires non-seulement de *dividende* mais encore d'intérêts.

Le 15 et le 16 mars discussion et rejet du projet de loi.

Loi qui autorise l'établissement du chemin de fer d'Epinac au canal du Centre. — 17 *juillet* 1837.

Art. 1er. L'offre faite par le sieur Samuel Blüm, d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer d'Epinac au canal du Centre, est acceptée.— En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge du sieur Samuel Blüm, stipulées dans le cahier des charges arrêté, le 19 mai 1837, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 24 mai suivant par le sieur Samuel Blüm, recevront leur pleine et entière exécution, sauf la modification exprimée en l'art. 2. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

2. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

3. Des réglements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire. —Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Epinac au canal du Centre.

et de manière que ce chemin soit praticable, dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer se rattachera près de l'un des puits des mines d'Epinac au chemin de fer d'Epinac au canal de Bourgogne; il se dirigera dans la vallée de la Drée, qu'il remontera jusqu'à son origine; franchira le faîte qui sépare le bassin de la Loire de celui de la Saône, se portera dans la vallée de la rivière de Dracy, et, suivant cette vallée, aboutira au port de Saint-Léger-sur-d'Heune, sur le canal du Centre, après avoir passé sur le territoire des communes de Morlay, de Tintry, de Collongues, de Saint-Martin, de Couches, de Saint-Maurice et de Saint-Sernin. —Le chemin de fer aura trois plans inclinés, l'un de cent soixante-trois millimètres par mètre (0m 163m) de pente maximum et les deux autres de cinq centimètres au plus de pente (0m05) par mètre; sur le reste du parcours la pente maximum du tracé ne pourra dépasser treize millimètres (0m 13m) par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer d'Epinac au canal du Centre, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joint un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — Elle devra spécialement fournir les détails de la construction des plans inclinés et des moyens de traction qu'elle se propose d'y employer. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois, ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies, comme il est dit ci-après.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44c). — Dans les points où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80) mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et

dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celle de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins six gares d'évitement entre Epinac et le canal du Centre indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée et au moins trois ports secs de chargement et de déchargement garnis de deux rangs de rails au moins. — Ces gares et ports secs seront placés en dehors de la voie et alternativement de chaque côté de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

Art. 8 conforme à l'art. 8 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 9 et 10 conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

18. Les percées et souterrains destinés au passage du chemin de fer auront trois mètres cinquante centimètres (3^m 50) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres (5^m) au moins de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La surface verticale entre l'intrados et le dessus des rails sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne pourra être toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19 conforme à l'art. 19 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 20 conforme à l'art. 20 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, conformes aux art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 28 conforme à l'art. 28 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 29 conforme à l'art. 29 du cahier de charges du chemin

de fer de Paris à Versailles, sauf l'addition suivante : — La compagnie sera tenue notamment de rembourser les frais faits dans le département de Saône-et-Loire pour la vérification de l'avant-projet qu'elle a fourni. Ces frais seront également réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines sur la proposition du préfet.

30. Pour garantie de sa soumission et de l'exécution des travaux, la compagnie devra déposer un cautionnement de soixante-quinze mille francs (75,000 fr.), soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives où à ordre. — La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'administration, de la constitution d'un fonds social de quatorze cents mille francs (1,400,000 fr.) et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social. — La fin de cet article conforme aux trois derniers paragraphes de l'art. 31 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des parties du chemin déjà mises en exploitation et de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'art. 35, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des art. 60 et sui-

vants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si dans un délai qui sera fixé par l'administration elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. Pendant toute la durée de la concession, les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances seront exempts de toutes contributions foncières et autres. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité.

Art. 33 conforme à l'art. 34 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

34. La compagnie ne pourra transporter que des marchandises sur le chemin de fer d'Epinac au canal du Centre; il lui est expressément interdit de transporter des voyageurs à raison des plans inclinés que ce chemin présente.

35. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse, qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expréssement entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de trois kilomètres, le droit sera perçu comme pour trois kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes.

TARIF

Par tonne et par kilomètre.

	Prix de Péage.	Prix de Transport	Total.
Houille.		0 04	0 12
Marchandises de toute autre nature.	0 11	0 06	0 17
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture de la plate-forme cumulés).	0 18	0 10	0 28
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 09	0 06	0 15

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui sera perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré comme étant à vide.—Les machines locomotives seront considérées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — A l'expiration des trente premières années de la concession, et après chaque période de quinze années, à dater de cette expiration, le présent tarif pourra être révisé. Si à chacune de ces époques il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 36 et 37 conformes aux art. 39 et 40 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

38. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconque qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement et de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 39, 40 et 41, conformes aux art. 43, 44 et 45 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

42. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer d'Epinac au canal du Centre, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer d'Epinac au canal du Centre ne pourra mettre au-

cun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucun frais particulier pour la compagnie.— Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer d'Épinac au canal du Centre. Cette faculté sera réciproque, pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Art. 43 conforme à l'art. 49 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 44 et 45 conformes aux art. 47 et 42 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

46. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser; le membre désigné fera élection de domicile à Mâcon ou Autun.— En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie ou de non-élection de domicile à Mâcon ou à Autun par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Saône-et-Loire.

47. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, sauf recours au conseil d'Etat.

48. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

49. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Loi qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Mulhouse à Thann. — 17 *juillet* 1837.

Art. 1er. L'offre faite par le sieur Nicolas Kœchlin, d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer

de Mulhouse à Thann (Haut-Rhin), est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge du sieur Nicolas Kœchlin, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 30 avril 1837, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et acceptées le 3 mai suivant par le sieur Nicolas Kœchlin, recevront leur pleine et entière exécution, sauf les modifications exprimées en l'art. 2. — Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

2. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt du trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondante au prix du transport des voyageurs.

3. Des réglements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire. — Le concessionnaire sera autorisé à faire sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour l'exploitation du chemin de fer.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Mulhouse à Thann, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer aura son point de départ à la tête orientale du bassin du canal du Rhône, du Rhin à Mulhouse ; il traversera la rivière d'Ill, puis, se dirigeant sur Dornach, il ira franchir la Dollern, il passera ensuite à Lutterbach, traversera en ce point la route royale, nº 66, de Bar-le-Duc à Bâle, et de là, se portant en ligne droite sur Cernay, traversera près de ce bourg la route royale, nº 83, de Lyon à Strasbourg, et remontant enfin le cours de la Thurr il viendra aboutir à Thann à l'entrée de la ville. — La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas soixante-trois dix millièmes (0m 0063) par mètre.

3. Dans le délai de six mois au plus à dater de l'époque fixée à l'art. 1er, le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Mulhouse à Thann, d'après les indications de l'article précédent ; il indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois s'écarter ni du tracé général ni excéder le maximum de pente indiqués dans l'article précédent ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies, comme il est dit ci-après.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44). — Dans les parties où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80) mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements sera, dans tous les cas, égale à un mètre vingt-cinq centimètres (1m 25) au moins.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1,000m) ; et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approba-

tion préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins huit gares d'évitement entre Mulhouse et Thann, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée et au moins quatre ports secs de chargement et de déchargement, garnis de deux rangs de rails au moins. — Ces gares et ports secs seront placés en dehors de la voie, et autant que possible alternativement de chaque côté de cette voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

Art. 8 conforme à l'art. 8 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 9 et 10 conformes aux articles 9 et 10 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17 conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 18 conforme à l'article 18 du cahier de charges du chemin de fer d'Epinac.

Art. 19 conforme à l'article 19 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 20 conforme à l'art. 20 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 conformes aux articles 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 28 conforme à l'art. 28 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 29 conforme à l'art. 29 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

30. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents du concessionnaire, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics. La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

31. Pour garantie de sa soumission et de l'exécution des travaux, le concessionnaire devra déposer un cautionnement de soixante et

dix mille francs (70,000) soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, soit en autres effets du trésor avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — La compagnie ne pourra d'ailleurs commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement par-devant l'administration, de la constitution d'un capital montant à quatorze cent mille francs, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de ce capital. — La fin de cet article conforme aux trois derniers paragraphes de l'art. 31 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Versailles.

Art. 32 conforme à l'art. 32 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 33 conforme à l'art. 33 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 34 et 35 conformes aux art. 34 et 35 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pendant le laps de temps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés : il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins pour toute distance parcourue moindre de trois kilomètres, le droit sera perçu comme pour trois kilomètres. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes ; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes.

TARIF.	PRIX DE		Total.
	Péage.	Transport	
Voyageurs par tête et par kilomètre (non compris l'impôt sur le prix des places dû au trésor.			
Voitures fermées et couvertes.	0 05	0 03	0 08
Voitures découvertes et non fermées. . . .	0 04	0 02	0 06
Bestiaux par tête et par kilomètre.			
Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures.	0 07	0 03	0 10
Cheval, mulet, bête de trait	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, chèvres	0 02	0 01	0 03
Par tonne de houille et par kilomètre	0 08	0 04	0 12
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 10	0 05	0 15
2e classe. Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0 105	0 055	0 16
3e classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons et spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 11	0 06	0 17
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 09	0 07	0 16
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 08	0 04	0 12

Tout wagon, chariot ou voiture, dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré et taxé comme étant à vide.—Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué soit en voyageurs soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien

traîner. — A l'expiration des trente premières années de la concession et au bout de chaque période de quinze années, à dater de cette expiration, le tarif pourra être revisé; et s'il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 37, 38, 39 et 40 conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 41 et 42 conforme aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 43, 44, 45 et 46 conformes aux art. 41, 43, 44 et 45 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

47. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Mulhouse à Thann, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucun frais particulier pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Mulhouse à Thann : cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Art. 48 conforme à l'article 49 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 49 et 50 conformes aux articles 47 et 42 du cahier de charges de Paris à Versailles, rive droite.

51. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser; le membre désigné fera élection de domicile à Mulhouse. — En cas de non-désignation de l'un de membres de la compagnie ou de non-élection de domicile à Mulhouse par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Haut-Rhin.

52. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront

jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Haut-Rhin, sauf recours au conseil d'Etat.

53. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

54. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

CHEMIN DE FER

DU CREUZOT AU CANAL DU CENTRE,

CONCÉDÉ PAR ORDONNANCE DIRECTEMENT, POUR 99 ANS.

Concession. — 26 *décembre* 1837.

LOUIS-PHILIPPE, etc.—Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; — Vu la demande formée par les sieurs Schneider frères, à l'effet d'être autorisés à établir un chemin de fer partant du Creuzot et aboutissant au canal du Centre ;— Vu les plans, devis et projet de tarif y annexés ; — Vu l'arrêté du préfet de Saône-et-Loire, en date du 22 avril 1837, ordonnant l'ouverture d'une enquête publique sur l'avant-projet présenté, et désignant les membres et le président de la commission d'enquête ; — Vu les registres ouverts à la préfecture de Mâcon et aux sous-préfectures de Châlons et d'Autun, et desquels il résulte que, pendant la durée du dépôt des pièces, le projet n'a donné lieu à aucune opposition ni réclamation ; — Vu le procès-verbal de la délibérationde la commission d'enquête, ledit procès-verbal en date du 15 juin 1837 ; — Vu l'avis de l'ingénieur en chef des pouts-et-chaussées en date du 17 juillet 1837 ; — Vu l'avis du préfet en date du 22 du même mois ; — Vu l'avis du conseil général des ponts-et-chaussées en date du 25 août suivant ; — Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, et notre ordon-

nance du 18 février 1834 ; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les sieurs Schneider frères sont autorisés à établir un chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé, le 9 décembre 1837 par notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente ordonnance.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui en autorisera l'exécution, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira de l'établissement même du Creuzot, descendra au village de Torcy, remontera de Torcy au lieu dit le *Chêne-du-Chapon*, et descendra enfin vers le canal du Centre, où il aboutira, sur le pont du Bois-Bretons, en un point situé un peu au-dessous d'Escuissex. — La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas un centimètre (0m 01) par mètre.

3. Dans le délai de trois mois au plus, à dater de l'époque fixée à l'article 1er, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général ni excéder le maximum de pente ci-dessus indiqué ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies comme il sera dit ci-après.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre trente centimètres (1^m 30^c). — Dans les points où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur de chaque accotement sera au moins égale à un mètre vingt-cinq centimètres (1^m 25^c).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à quatre cents mètres (400^m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

7. Il sera pratiqué au moins cinq gares d'évitement entre le Creuzot et le canal du Centre, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée, et au moins deux ports secs de chargement et de déchargement. — Ces gares et ports secs seront placés en dehors de la voie et alternativement de chaque côté de cette voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la renconte des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous-clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50^c) et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1^m) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres

(3m 50c), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30c).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur des parapets fixées à l'article 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous-clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travaux en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m 03c). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous

les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. — A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées et souterrains destinés au passage du chemin de fer auront trois mètres cinquante centimètres (3^m 50^c) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres (5^m) au moins de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. — La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans la localité; toutefois les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront nécessairement en pierre de taille.

21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eaux, seront ache-

tés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou déterioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.— Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état

descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques. — La compagnie sera tenue notamment de rembourser les frais qui auraient pu être faits dans le département de Saône-et-Loire, pour la vérification de l'avant-projet qu'elle a fourni. Ces frais seront également réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet.

30. Pour garantie de sa soumission et de l'exécution des travaux, la compagnie devra déposer un cautionnement de trente mille francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de trois cents mille francs (300,000 fr.) au moins, et de la réalisation en espèces, d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social. — Si, dans le délai de six mois, à partir de l'ordonnance de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par

ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée, moyennant la remise et l'abandon à l'Etat des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie et qui deviendront également la propriété de l'Etat. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et à mesure que la compagnie aura exécuté les travaux, ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains sur la ligne du chemin de fer pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution; néanmoins, le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de la partie non encore restituée du cautionnement. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 36, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux

exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

33. L'administration arrêtera de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Dans le cas où la compagnie voudrait employer sur son chemin de fer des machines locomotives, comme moyens de traction, elle ne pourra le faire qu'après avoir provoqué et obtenu à cet égard un réglement d'administration publique.

35. Le transport des voyageurs et des bestiaux ne pourra être effectué sur le chemin de fer sans avoir été préalablement autorisé par un réglement d'administration publique.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de trois kilomètres, le droit

sera perçu comme pour trois kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF. *Marchandises par tonne et par kilomètre.*	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport	TOTAL.
1re classe. Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes. . .	0 08	0 04	0 12
2e classe. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbres, blocs, fonte brute, bitume, fer en barres ou et en feuilles, plomb en saumons... . . .	0 10	0 05	0 15
3e classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons et spiritueux ; huiles ; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques ; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales ; objets manufacturés	0 12	0 06	0 18
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voitures sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 18	0 10	0 28
Wagons, chariots ou autres voitures, destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0 08	0 04	0 12
Tout wagon ou chariot dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			

A l'expiration des trente premières années de la concession et après chaque période de quinze années, à dater de cette expiration, le présent tarif sera révisé. Si, à chacune de ces époques, il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

37. Les denrées, marchandises, effets, et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits

à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables: — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

39. Les prix des transports déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables : — 1° aux denrées et objets, qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;— 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40c).

40. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

41. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de

fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits; toutefois le tarif des droits à percevoir sera réduit à la proportion convenable pour couvrir les frais d'entretien ou d'amélioration, s'il y a lieu, ainsi que ceux d'administration et d'exploitation. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

42. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

43. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

44. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie ne pourra mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire cir-

culer leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer du Creuzot au canal du Centre. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

45. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge du chemin de fer.

46. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

47. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, peuvent être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

48. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Mâcon ou à Châlon sur-Saône. En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Mâcon ou à Châlon sur-Saône par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Saône-et Loire.

49. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, sauf recours au conseil d'État.

50. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

51. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

Ordonnance autorisant l'établissement d'un nouveau port. — *7 mai* 1840.

ART. 1er. L'offre faite par la compagnie du chemin de de fer du Creuzot au canal du Centre, d'acquérir à ses frais, comme dépendances de ce chemin, les terrains nécessaires pour l'établissement d'un nouveau port en face du bassin de la Muette (Saône-et-Loire), est acceptée. Ce port nouveau fera retour à l'Etat comme le reste du chemin de fer, à l'expiration de la jouissance concédée.

2. De son côté l'Etat agrandira l'écluse de la Muette et établira un nouveau bassin en amont de cette écluse.

Ordonnance autorisant le transport public des voyageurs sur le chemin de fer du Creuzot au canal du Centre. — 12 *septembre* 1842.

LOUIS-PHILIPPE, etc.— Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ; —Vu la demande des concessionnaires du chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, tendant à obtenir l'autorisation de transporter des voyageurs sur ce chemin ;—Vu le projet de tarif annexé à cette demande ; — Vu les avis en date des 3 et 19 septembre 1839, par lesquels le préfet de Saône-et-Loire a annoncé au public l'ouverture de l'enquête sur ledit projet de tarif, dans les communes de Torcy, du Creuzot, de Saint-Eusèbe et de Saint-Laurent d'Audenay ; —Vu les certificats des autorités locales, constatant l'accomplissement des formalités d'enquête, laquelle enquête n'a donné lieu à aucune observation ni réclamation ; — Vu les procès-verbaux des délibérations des commissions d'enquête en date des 20 mars et 15 mai 1840 ; — Vu les rapports et avis des ingénieurs des ponts-et-chaussées des 10 août et 10 septembre suivants; — Vu l'avis, en forme d'arrêté du préfet de Saône-et-Loire du 14 octobre 1840 ; — Vu l'avis du conseil

général des ponts-et-chaussées du 13 janvier 1841 ; — Vu l'ordonnance du 26 décembre 1837, qui autorise l'établissement du chemin de fer du Creuzot au canal du Centre, ainsi que le cahier des charges y annexé et spécialement l'article 35 de ce cahier ; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les concessionnaires du chemin de fer du Creuzot au canal du Centre sont autorisés à établir, sur ce chemin, un transport public de voyageurs.

2. Les concessionnaires sont également autorisés à percevoir le tarif ci-après déterminé :

TARIF. Voyageurs par tête et par kilomètre.	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport	Total.
Voitures couvertes et suspendues.	0 06	0 04	0 10
Wagons non couverts	0 05	0 03	0 08

3. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place. — Toutes les autres règles indiquées au cahier de charges pour la perception des tarifs relatifs au transport des marchandises seront applicables au transport des personnes.

4. Les concessionnaires ne pourront, pour effectuer les transports, se servir de machines locomotives.

5. A la rencontre des chemins vicinaux ou d'exploitation qui traverseront la voie de fer, à moins de douze cents mètres des points les plus bas de cette voie, les concessionnaires seront tenus d'établir immédiatement des barrières, de part et d'autre de ces chemins, et sur cinquante mètres de longueur à partir de leur point de rencontre avec la voie de fer.

6. Les concessionnaires seront tenus, en outre, de se sou-

mettre, pour leur exploitation, à toutes les mesures de police dont l'expérience ferait plus tard reconnaître la nécessité.

7. Notre ministre, etc.

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE,

CONCÉDÉS PAR UNE LOI DIRECTEMENT, POUR 70 ANS.

Loi de concession. — 6 *mars* 1838.

Louis-Philippe, etc. — Nous avons proposé, les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'offre faite par les sieurs Nicolas Kœchlin et frères d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Strasbourg à Bâle, est acceptée. En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des sieurs Nicolas Kœchlin et frères, stipulées dans le cahier de charges arrêté, les 26 janvier et 2 février 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté les 27 janvier et 2 février 1838 par lesdits sieurs Nicolas Kœchlin et frères, recevront leur pleine et entière exécution. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

2. Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de

la construction du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, avant de s'être constitués en compagnie anonyme dûment autorisée conformément à l'article 37 du code de commerce.

3. Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entrainera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. — Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

4. Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation du chemin de fer avec l'application des lois et réglements sur les douanes.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de six années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Strasbourg à Bâle, et de manière à ce que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé. — Dans le cas où le chemin de fer projeté dans le royaume de Bavière, de la Reinschautz de Manheim à Lauterbourg, serait entrepris, la compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de Strasbourg à Bâle sera tenue, ou de le prolonger jusqu'à Lauterbourg, dans un délai de cinq ans, à partir de la réquisition qui lui en sera faite, aux clauses et conditions stipulées au présent cahier de charges, ou de concourir aux frais de ce prolongement, moyennant la somme d'un million, qu'elle versera à titre de subvention gratuite; elle sera tenue d'opter entre ces deux partis dans un délai de trois mois. — Si dans le délai de cinq ans, à dater de la loi qui homologuera, s'il y a lieu, la présente concession, la compagnie n'est pas mise en demeure d'exécuter la condition énoncée au paragraphe précédent, elle en sera pleinement dégagée.

2. Le chemin de fer partira de Strasbourg, passera à Benfelden, à Schelestatt, entre Bergheim et Guemar, et atteindra la ville de Colmar. — Il traversera ensuite la route royale, n° 83, de Lyon à Strasbourg, touchera à Herlisheim, à Ruffach, passera à Mulhouse, et, après avoir traversé près de cette ville la route royale, n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle, il se dirigera par la frontière suisse vers Bâle, en se tenant à très-peu près parallèle à la route ci-dessus désignée. — La pente maximum du tracé n'excédera pas deux millimètres et demi ($0^m 002\frac{1}{2}$) par mètre.

3. Dans le délai d'un an au plus à dater de l'époque fixée à l'article 1er, la compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan de 1 à 2,500 le tracé définitif du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer et un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général ni excéder le maximum des pentes indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44$). — Toutefois, jusqu'à l'ouverture des travaux, l'administration se réserve la faculté de prescrire une largeur de voie supérieure à celle qui est indiquée ci-dessus. — La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres ($1^m 80$), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie, excepté au passage des souterrains ou des ponts où cette distance pourra être réduite à un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44$). — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera d'un mètre cinquante centimètres ($1^m 50$) au moins dans les parties en levées, et d'un mètre (1^m) au moins dans les tranchées dans les souterrains, au passage des ponts, et dans les parties soutenues par des murs.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres ($1,000^m$), et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront autant

que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — Toutefois des courbes inférieures à mille mètres pourront être tolérées à la sortie des stations de Strasbourg et Mulhouse. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de dix mille mètres ($10,000^m$).—Ces gares seront nécessairement placées au dehors des voies; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^m) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir pour les services des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface, seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour une route royale, sept mètres (7^m) pour une route départementale, et de cinq mètres (5^m) pour une chemin vicinal. La hauteur sous-clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7^m), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0^m 80) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres (7^m), et la distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si le pont était à deux passages, l'ouverture de chaque passage ne serait pas moindre de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou

un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. — L'administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m\ 03^c$); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la com-

pagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les souterrains destinés au passage du chemin de fer auront, pour deux voies, six mètres cinquante centimètres (6^m 50) entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de chaque localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

21. Le chemin de fer sera clôturé et separé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement.

ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique. la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs des travaux publics; à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière à ce que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur reception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après l'homologation par l'administration supérieure.—Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.— Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux condi-

tions du présent cahier de charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone de servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics. — La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

31. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée de la moitié des travaux et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième du montant de cette dépense. — Si dans un délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est

pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

32. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans le délai fixé par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la quatrième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. —Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. —La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie, deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat. — Les présentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

33. La contribution foncière sera établie à raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins

dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. —L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

34. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.—La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.—Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

35. Les machines locomotives employées aux transports devront consumer leur fumée.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pendant le laps de soixante-dix années, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. —La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne; ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogr. paiera comme deux cents kilogr., etc. A moins de cas de force majeure, le maximum du prix fixé pour les voyageurs ne sera dû que pour une vitesse minimum de huit lieues à l'heure, temps d'arrêt compris. — Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

TARIF.	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
Voyageurs (non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places), par tête et par kilomètre.			
Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0 05	0 025	0 075
Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (2e classe).	0 03	0 02	0 05
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulets, et bêtes de trait.	0 055	0 045	0 10
Veaux et porcs	0 015	0 015	0 03
Moutons, brebis chèvres.	0 015	0 015	0 03
Houille et marchandises en transit, quelle que soit leur nature, par tonne et par kilomètre. . .	0 05	0 004	0 09
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re Classe : Pierre à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoise, fumiers et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 07	0 05	0 12
2e Classe : Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. .	0 08	0 06	0 14
3e Classe : Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, et objets manufacturés.	0 095	0 065	0 16
Objets divers, par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 010	0 06	0 16
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 07	0 05	0 12
Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

A l'expiration de chaque période de quinze années à dater de l'achèvement des travaux, le tarif pourra être révisé ; et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

37. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage, dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

38. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans la classe avec lesquelles elles auront le plus d'analogie.

39. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

40. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés , etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 40).

41. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la

ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

42. Les dépêches et lettres convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement, de ville en ville, sur toute l'étendue du chemin de fer. — A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand, et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

43. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, des bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seraient confiés. — Les frais accessoires non-mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

44. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les dividendes distribués aux actionnaires pendant sept années qui auront précédé celle ou le rachat sera effectué, on en déduira les deux plus faibles dividendes et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années. — Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes. — Le dividende moyen aura, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formé le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

45. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27. — Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tel

que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous les objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

46. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

47. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner lieu à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

48. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé

pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

50. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

51. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Mulhouse. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie ou de non-élection de domicile à Mulhouse par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Haut-Rhin.

53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Haut-Rhin, sauf recours au conseil d'État.

54. Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la compagnie déposera une somme d'un million de francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la compagnie s'engage à porter à deux millions le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisfera pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession et le premier million déposé restera acquis

au trésor public. — La somme de deux millions déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 31.

55. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

56. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation par la loi.

Article additionnel. Le maximum de pente fixé par l'art. 2 du cahier de charges à deux millimètres et demi par mètre est porté à trois millimètres.

Extrait de la loi du 15 juillet 1840 relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, d'Andrezieux à Roanne.

TITRE 2. — CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Art. 8. Le ministre des travaux publics est autorisé à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme égale aux trois dixièmes du fonds social déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 14 mai 1838, soit douze millions six cent mille francs (12,600,000. fr.)

9. Aucun versement ne sera fait par l'Etat, tant que le sieur Nicolas Kœchlin n'aura pas justifié de la réalisation des dix-huit quarantièmes des travaux et dépenses nécessaires à l'achèvement de l'entreprise. — Après cette justification, les fonds seront versés par l'Etat au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses. Ces versements s'effectueront par douzième. Le dernier douzième ne sera versé qu'après la réception des travaux et la mise en exploitation du chemin tout entier.

10. Le taux de l'intérêt du prêt ci-dessus fixé, sera réglé à raison de quatre pour cent, non compris un pour cent d'amortissement, au moyen duquel s'effec-

tuera le remboursement du capital. L'intérêt ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise. L'amortissement ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

11. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée : — 1° Le chemin de Strasbourg à Bâle et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation ; — 2° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — L'amortissement de l'Etat sera prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires. Quant à l'intérêt de quatre pour cent, l'Etat ne le percevra qu'après que les actionnaires auront touché sur le produit net quatre pour cent de leur mise de fonds.

12. Un réglement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

13. Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

14. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

15. Les modifications apportées au cahier des charges relatif au chemin de fer de Paris à Orléans seront applicables, en ce qui le concerne, au cahier des charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — La clause relative au transport des marchandises en transit sera supprimée.

Ordonnance qui approuve un nouveau cahier de charges pour le chemin de fer de Strasbourg à Bâle. —29 *octobre* 1840.

Louis-Philippe, roi des Français, etc., — Vu la loi du 15 juillet 1840, qui autorise un prêt de douze millions six cent mille francs à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle; — Vu spécialement l'article 15 de cette loi, ledit article ainsi conçu : « Les modifications apportées au cahier des charges relatif au chemin de fer de Paris à Orléans seront applicables, en ce qui le concerne, au chemin de fer de Strasbourg à Bâle. » — « La clause relative au transport des marchandises en transit sera supprimée. » Vu la loi du 6 mars 1838, qui autorise l'établissement du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, et le cahier des charges annexé à cette loi, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le cahier des charges annexé à la loi du 6 mars 1838, qui a autorisé l'établissement du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, sera remplacé par le cahier des charges annexé à la présente ordonnance.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé, etc.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de six années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui a ratifié la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Strasbourg à Bâle, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.—Dans le cas où le chemin de fer projeté dans le royaume de Bavière, de la Rheinschantz de Manheim à Lauterbourg, serait entrepris, la compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de Strasbourg à Bâle sera tenue ou de le prolonger jusqu'à Lauterbourg, dans un délai de cinq ans, à partir de la réquisition qui lui en sera faite, aux clauses et conditions stipulées au présent cahier de charges, ou de concourir aux frais de ce prolongement, moyennant la somme d'un million qu'elle versera à titre

de subvention gratuite. Elle sera tenue d'opter entre ces deux partis, dans un délai de trois mois. — Si, dans le délai de cinq ans, à dater de la loi qui a homologué la présente concession, la compagnie n'a pas été mise en demeure d'exécuter la condition énoncée au paragraphe précédent, elle en sera pleinement dégagée.

2. Le chemin partira de Strasbourg, passera à Benfelden, à Schélestadt, entre Pergheim et Guemar, et atteindra la ville de Colmar. Il traversera ensuite la route royale n° 83, de Lyon à Strasbourg, touchera à Herlisheim, à Ruffach, passera à Mulhausen, et après avoir traversé, près de cette ville, la route royale n° 66, de Bar-le-Duc à Bâle, il se dirigera sur la frontière suisse, vers Bâle, en se tenant, à très-peu près, parallèle à la route ci-dessus désignée. — La pente maximum du tracé n'excédera pas trois millimètres (0 m 003) par mètre.

3. Dans le délai d'un an au plus tard, à dater de l'époque fixée par l'article 1er, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44) au moins. — La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80) mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie, excepté au passage des souterrains et des ponts, où cette distance pourra être réduite à un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44). — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes,

dont le rayon minimum est fixé à neuf cents mètres (900m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — Toutefois, des courbes inférieures à neuf cents mètres peuvent être tolérées à l'entrée et à la sortie des stations de Strasbourg et de Mulhouse. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement, sur chaque rive, sera moyennement de vingt mille mètres (20,000m); ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins. Indépendamment de ces gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

8. L'administration pourra autoriser le croisement de niveau des routes royales et départementales, et des chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale, de sept mètres (7m) pour la route départementale, de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins pour les ponts en charpente ; la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4m 30) au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7m), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m80) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale, ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m), pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres (7m), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moin-

dre de quatre mètres trente centimètres (4m 30). Si le pont était à deux passages, l'ouverture de chaque passage ne serait pas moindre de trois mètres cinquante centimètres (3m50).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voies et la hauteur de parapets fixés à l'article 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces travées et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre, pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la régle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration. Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et de ces cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus, ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m 03); les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté,

suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront, pour deux voies, six mètres cinquante centimètres (6^{m} 50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres de hauteur sous clef (5^{m} 50). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30.) — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage et de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique ; et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille ; dans les localités où il n'existerait pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de

profondeur, à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État; elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise à la surveillance et au contrôle de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage; du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics. — La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

31. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni

poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée de la moitié des travaux, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième de ce fonds social. — Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément au paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au trésor public. — Quand les travaux seront achevés et que sa circulation sera établie sur un parcours de trente-cinq kilomètres, le cautionnement sera rendu en totalité.

32. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la quatrième année de la concession ; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendraient immédiatement la propriété de l'État. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas

où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

33. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

34. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

35. Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

36. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de la loi qui a ratifié la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètres, sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne. Ainsi tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, comme quatre cents ki-

logrammes, etc. — A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de trente-deux kilomètres à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant les prix fixés par le tarif. — Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre des places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

TARIF. *(Par tête et par kilomètre).*	PRIX DE		TOTAL.
Voyageurs, non compris l'impôt du trésor sur le prix des places.	Péage.	Transport	
Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues avec ressorts. (1re classe)	0 07	0 03	0 10
Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe)	0 05	0 25	0 075
Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (3e classe)	0 03	0 02	0 05
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bêtes de trait	0 10	0 05	0 15
Veaux et porcs	0 03	0 02	0 05
Moutons, brebis, chèvres	0 02	0 01	0 03
Houille par tonne et par kilomètre	0 08	0 045	0 125
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non ; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques ; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés	0 11	0 09	0 20
2e classe. Blés, grains, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, fonte brute en barre ou en feuilles, plomb en saumons . . .	0 10	0 08	0 18
3e classe. Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 09	0 07	0 16
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voitures sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate forme cumulées	0 17	0 08	0 25

	PRIX DE		
	Péage.	Transport	Total.
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 11	0 09	0 20

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et perçu comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0fr. 40c) la tonne. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous de la limite déterminée par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet, rendus sur la proposition de la compagnie, et annoncés au moins un mois d'avance dans des affiches. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où les perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois. Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

37. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

38. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les classifications à faire, conformément au paragraphe précédent, ne pourront avoir lieu qu'en vertu des réglements arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

39. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne seront point applicables 1° à toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents

kilogrammes; 2° à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille cinq cents kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes. — Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder la même faculté à tous ceux qui en feraient la demande.

40. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent; au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierrres précieuses et autres valeurs; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou pour une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. — Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0fr. 40c). — Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés des tarifs qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

41. Les militaires en service, voyageant en corps ou en isolement, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transports établis pour l'exploitation du chemin de fer.

42. Les lettres et dépêches envoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à

chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand, et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

43. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. — Les frais accessoires, non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins, de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

44. A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.— Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années à dater de l'époque où le droit est ouvert au Gouvernement; un quart, si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.— Le produit moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

45. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral, mentionné dans l'article 27. — Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.— Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur

les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

46. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

47. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

48. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer, d'embranchement ou prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle; cette faculté sera réciproque, pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements. — Toutefois, aucune machine, voiture, wagon, appartenant aux compagnies concessionnaires d'embranchements ou de prolongements, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la compagnie. — En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres, dont deux seront désignés par les parties et le troisième par l'administration. — Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Strasbourg à Bâle, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne,

comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les embranchements ou prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office, et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.— Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultants de cette traversée, pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

50. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

51. Les agents de garde que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications et les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Mulhausen. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Mulhausen par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Haut-Rhin.

53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de

l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Haut-Rhin, sauf recours au conseil d'Etat.

54. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Autorisation de la société anonyme pour le chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — 14 *mai* 1838.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 6 mars 1838, relative à la concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, au profit de la maison N. Kœchlin et frères, de Mulhausen (Haut-Rhin); — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée, à Paris, pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé les 1er, 3, 4, 8 et 9 mai 1838, par-devant Me Hailig et son collègue, notaires à Paris, lequel restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour MM. N. Kœchlin et frères, de la loi du 6 mars 1838 et du cahier de charges annexé à cette loi.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; aux préfets des départements de la Seine, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin; aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Strasbourg et Colmar et aux chambres de commerce de Paris, de Strasbourg et de Mulhausen.

Statuts. — Par-devant Me Antoine-Simon Hailig et son collègue, notaires à Paris, soussignés, ont comparu : — M. Nicolas Kœchlin, membre de la chambre des députés, chevalier de la Légion-d'Honneur, demeurant ordinairement à Mulhouse, département du Haut-Rhin, présentement à Paris, résidant rue du Sentier, 13, agissant au nom et pour le compte de la maison de commerce Nicolas Kœchlin et frères, dont il est le chef et dont il a la signature; — M. Jacques-Louis Labrosse-Langt, un des chefs de la maison de banque connue à Paris sous la raison sociale Linneville-Lelièvre et compagnie, demeurant à Paris, boulevart des Capucines, 9; — M. Gustave Lehr, négociant, demeurant à Paris, rue des Petites-Ecuries, 26; — M. Symphorien Girard, négociant, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 62; — M. Jean Risler, négociant, demeurant à Paris, passage Saulnier, 6; — M. Jean-Louis-Marie David, négociant, demeurant à Paris, rue Saint-Fiacre, 1; — M. Mathieu Dolfus, manufacturier, demeurant à Paris, rue du Sentier, 13; — M. Edmond Lescuyer, propriétaire, directeur de la société anonyme dite *de l'Océan*, demeurant à Paris, place de la Bourse, 6; — Lesquels ont dit et fait ce qui suit : — Aux termes de la loi du 6 mars 1838, la maison Nicolas Kœchlin et frères est concessionnaire du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, pour en jouir pendant soixante et dix ans, à partir de la date de ladite loi, sous les clauses et conditions du cahier de charges qui y est annexé. — Ledit concessionnaire voulant, d'un commun accord avec les autres comparants, former pour l'exécution de cette entreprise une société anonyme, ils ont arrêté les statuts de la manière suivante :

Titre Ier. *Constitution de la société, objet, dénomination, domicile, durée.* — Art. 1er. Il est formé par ces présentes, sauf l'approbation du roi, une société anonyme pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — Elle prend la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.*

2. Le siége de la société est établi à Paris. — Il pourra être changé par une délibération de l'assemblée générale, publiée conformément au Code de commerce et approuvée par ordonnance royale rendue en forme de réglement d'administration publique.

3. La société commence à partir de la date de l'ordonnance royale d'autorisation. — Elle finit avec la concession.

Titre II. *Mise en société de la concession.* — 4. M. Nicolas Kœchlin, agissant au nom de la maison Nicolas Kœchlin et frères, apporte à la compagnie et lui abandonne la concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, telle qu'elle résulte de la loi du 6 mars 1838 et du cahier de charges qui s'y trouve annexé, sous la seule réserve qui suit : — Dans le cas où le Gouvernement,

usant du droit résultant en sa faveur du cahier de charges, réclamerait la prolongation du chemin jusqu'à Lauterbourg, M. Kœchlin se réserve la faculté de construire le chemin pour son compte; s'il use de cette faculté, il aura droit à la subvention d'un million due par la compagnie au constructeur.

Titre III. *Fonds social.* — 5. Le fonds social est fixé à quarante-deux millions de francs. — Cette somme est destinée, savoir : — Quarante millions à l'exécution des travaux du chemin de fer et ses dépendances, et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation; — Un million à la formation du fonds de roulement de l'entreprise; — Un million au paiement éventuel de la subvention due par la compagnie dans le cas de prolongation du chemin de fer jusqu'à Lauterbourg. Dans le cas où, l'autorité n'ayant pas réclamé, dans le délai de cinq ans, la prolongation du chemin jusqu'à Lauterbourg, la compagnie se trouverait affranchie du paiement de la subvention d'un million ci-dessus mentionné, cette somme serait versée dans la réserve dont il sera parlé sous l'article 40, titre VII.

Titre IV. *Actions.* — 6. Le fonds social est divisé en quatre-vingt-quatre mille actions de cinq cents francs chacune.

7. Les actions sont au porteur. — Elles ne sont remises aux ayants droit qu'après leur paiement intégral. — Jusque là, il n'est remis aux souscripteurs que des promesses d'actions nominatives et qui ne pourront être négociées avant que la présente société ait été autorisée. — Les cédants sont garants de leurs cessionnaires jusqu'au paiement final.

8. Les actions sont revêtues de la signature de deux administrateurs. — Elles doivent être frappées du timbre sec de la compagnie.

9. La cession des actions s'opère par la tradition du titre.

10. Chaque action est indivisible. — La compagnie ne reconnaît qu'un seul titulaire pour chaque action.

11. Chaque action donne droit à un quatre-vingt-quatre millième dans les bénéfices de l'entreprise et dans la propriété de l'actif social.

12. Les présents statuts obligent et suivent l'action dans quelques mains qu'elle passe.

13. Le montant de chaque action est payable au siége de la société, savoir : — Cent francs immédiatement (100 f.); — Cent francs le 6 juillet 1838 (100 f.); — Cinquante francs le 6 septembre 1838 (50 f.), — Cinquante francs le 6 mars 1839 (50 f.); — Cinquante francs le 6 septembre 1839 (50 f.); — Cinquante francs le 6 mars 1840 (50 f.); — Cinquante francs le 6 septembre 1840 (50 f.); — Et cinquante francs le 6 mars 1841 (50 f.). — Total cinq cents francs (500 f.).

14. A défaut de versement d'un ou de plusieurs des termes de

paiement aux époques ci-dessus mentionnées, les numéros des actions en retard sont publiés dans un des journaux désignés chaque année par le tribunal de commerce de la Seine, pour recevoir les annonces légales, et quinze jours après cet avis, pour tout délai, il est procédé, à la Bourse de Paris, et par le ministère d'un agent de change, à la vente desdites actions, aux risques et périls des retardataires, qui, suivant le résultat de cette vente, profitent de l'excédant, tous frais et intérêts déduits, ou sont tenus de payer le déficit.

15. Il ne peut être fait aucun appel de fonds au delà du montant de chaque action. — Les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la société.

TITRE V. *Conseil d'administration.*—16. Les affaires de la société sont gérées par un conseil d'administration qui la représente vis-à-vis des tiers. Il peut y avoir, sous les ordres du conseil d'administration, le nombre d'agents nécessaires aux besoins de l'entreprise.

17. Le conseil d'administration se compose de sept membres, nommés et révocables par l'assemblée générale. — Chaque membre doit être propriétaire de cent actions au moins, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions et demeurent affectées à la garantie de sa gestion. — Les titres de ses actions sont déposés dans la caisse de la société.

18. Les fonctions des administrateurs sont gratuites, sauf les jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

19. La durée des fonctions des administrateurs est de sept années; ils sont renouvelés par septième d'année en année. — Les membres sortant les six premières années sont indiqués par le sort et ensuite par ancienneté. — Les membres sortant peuvent être indéfiniment réélus.

20. Le conseil d'administration nomme chaque année son président. — En cas d'absence, il est remplacé par le plus âgé des membres présents.

21. Le conseil d'administration s'assemble au moins une fois par mois. — Il peut être réuni extraordinairement toutes les fois que le besoin des affaires l'exige. —La présence de quatre administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations. — Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage la voix du président est prépondérante. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux. — La justification de ces procès-verbaux vis-à-vis des tiers, résulte d'une copie ou extrait certifié par deux des administrateurs.

22. En cas de décès, retraite ou empêchement permanent d'un ou de plusieurs administrateurs, le conseil pourvoit à leur remplacement provisoire jusqu'à la première assemblée générale. — Si, par

l'effet d'une des causes susénoncées, le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale est réduit à trois, l'assemblée générale est immédiatement convoquée à l'effet de pourvoir aux places vacantes. — Les membres ainsi nommés ne demeurent en fonctions que le temps restant à courir sur l'exercice de leur prédécesseur.

23. Le conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la compagnie. — Il peut passer tous marchés, transiger et compromettre; il fait le placement des fonds libres, et autorise tout transfert de rentes et autres valeurs de la compagnie. — Il peut, avec l'autorisation de l'assemblée générale, contracter tous emprunts, hypothéquer, aliéner, acquérir. — Le conseil d'administration fixe ou modifie les tarifs dans les limites déterminées par le cahier de charges. — Il fait les réglements nécessaires pour l'exploitation du chemin; il règle le mode de cette exploitation, soit par voie d'exploitation directe, soit par régie intéressée, soit par mise en ferme, le tout sous la réserve de l'approbation ultérieure de l'assemblée générale. — Il nomme et révoque tous employés, fixe leurs attributions et leur traitement. — Il propose les modifications aux statuts. — Il exerce, au nom de la compagnie, toutes actions judiciaires. — Les engagements contractés par le conseil d'administration, au nom de la compagnie, doivent être revêtus de la signature de quatre de ses membres. — La signature d'un seul suffit pour la correspondance ordinaire et pour l'exécution des délibérations du conseil. — Le premier conseil d'administration nommé par le présent acte pour toute la durée des travaux est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, qui forme l'objet de l'entreprise; il peut, à cet effet, choisir le mode qui lui semblera le plus favorable, tant pour l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire au développement de l'entreprise; il peut mettre en adjudication tout ou partie des travaux, traiter à forfait pour tout ou partie de l'entreprise, ou faire exécuter directement les travaux.

24. Le conseil d'administration peut, dans les circonstances où il le juge utile, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

25. Les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la compagnie. — Ils répondent de l'exécution de leur mandat.

26. Sont nommés administrateurs jusqu'à l'achèvement des travaux, MM. Langt, Lehr, Girard, Risler, David, Dolfus et Lescuyer.

27. Si ultérieurement il était jugé nécessaire de créer un direc-

teur, ses attributions et son traitement seraient déterminés par l'assemblée générale qui pourvoirait à sa nomination sur la proposition du conseil d'administration et qui pourrait le révoquer de la même manière.

TITRE. 6. *Assemblée générale.* — 28. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires. — Elle se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus, qui se sont fait connaître et ont produit, au siége de la société, deux jours au moins avant la réunion, les titres de leurs actions, sur la représentation desquels, il leur sera remis une carte d'admission à l'assemblée énonçant le numéro de ces actions.

29. L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de quarante et représentent le dixième du fonds social.—Dans le cas où, sur une première convocation, l'assemblée générale ne satisfait pas à cette condition, il est procédé à une seconde convocation à quinze jours d'intervalle ; et lors de cette nouvelle réunion l'assemblée générale peut délibérer quels que soient le nombre des membres présents et la quantité d'actions représentées, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

30. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration qui désigne un secrétaire et deux scrutateurs pour former avec lui le bureau de l'assemblée.

31. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des membres présents. — Vingt actions donnent droit à une voix ; — Quarante, à deux voix ; — Soixante et plus, à trois voix. Ce nombre ne peut être dépassé. — En cas de partage la voix du président est prépondérante.

32. Le nombre d'actions de chaque membre présent est constaté par les cartes d'admission à l'assemblée générale, délivrées conformément à l'art. 28.

33. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts obligent la compagnie. — Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau.

34. L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siége de la société, dans le courant du mois de mars. — Elle se réunit en outre extraordinairement, toutes les fois que l'intérêt de la compagnie l'exige, sur la convocation spéciale du conseil d'administration.

35. Les convocations sont faites à la diligence du conseil d'administration, quinze jours au moins à l'avance, par un avis inséré dans les deux journaux de Paris désignés par le tribunal de commerce pour recevoir les annonces légales, et dans un journal de chacune des villes de Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

36. L'assemblée reçoit, discute et approuve les comptes, fixe les dividendes et en ordonne la répartition. — Elle autorise les

emprunts, les affectations hypothécaires, acquisitions et aliénations d'immeubles.— Elle délibère sur les modifications ou additions à introduire dans les statuts. — Elle nomme ou révoque les membres du conseil d'administration.—Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

Titre VII. *Comptes annuels, bénéfices.* — 37. A la fin de chaque année, il est dressé par les soins du conseil d'administration, un inventaire général de l'actif et du passif de la compagnie. — Cet inventaire et les pièces à l'appui sont soumis à l'assemblée générale dans la réunion du mois de mars.

38. L'assemblée générale discute et approuve le compte présenté par le conseil d'administration. — L'assemblée générale peut, si elle en reconnaît l'utilité, nommer chaque année trois commissaires, auxquels le compte devra être remis quinze jours au moins avant la tenue de l'assemblée générale, et qui lui en font leur rapport en assemblée. — Si dans l'intervalle de sa nomination à la réunion de l'assemblée où doit être fait le rapport, un des commissaires se trouve dans l'impossibilité de remplir ses fonctions, les deux autres désignent son remplaçant.

39. L'excédant des recettes de l'année, déduction faite des sommes nécessaires à l'acquittement des charges sociales, constitue le bénéfice de l'exercice.

40. Le dixième des bénéfices est prélévé chaque année pour former un fonds de réserve destiné à parer aux dépenses extraordinaires. — Lorsque le fonds de réserve a atteint deux millions cinq cent mille francs, le prélèvement cesse; il reprend son cours lorsque la réserve est entamée.

41. Le paiement des dividendes se fait chaque année au siége de la compagnie, immédiatement après la tenue de l'assemblée générale qui en ordonne la répartition. — Tous dividendes qui n'ont pas été touchés lors de l'expiration du délai de cinq ans, après leur exigibilité dûment annoncée dans un journal d'annonces judiciaires de chacune des villes de Paris, Strasbourg, Mulhouse et Colmar, sont acquis à la société.

Titre VIII. *Modifications, dissolution.* — 42. L'assemblée générale peut apporter aux statuts de la présente société les modifications ou additions reconnues utiles. — La délibération à se sujet n'est valable qu'autant qu'elle réunit la majorité des deux tiers des voix des membres présents. — Le conseil d'administration, à la simple majorité, a le pouvoir de réaliser en acte authentique les modifications adoptées. — Ces modifications ne sont définitives qu'après avoir reçu la sanction de l'autorité. — Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité de quatre voix, pour consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications

proposées par la compagnie; il est autorisé également à passer tous actes à cet effet.

43. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale règle le mode de liquidation à suivre, nomme un ou plusieurs liquidateurs, les révoque pour en substituer d'autres, le cas échéant; détermine leurs pouvoirs et fixe leurs émoluments.

Titre IX. *Contestations.* — 44. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires à raison des affaires sociales seront jugées par des arbitres. — Le tribunal arbitral est composé de trois arbitres, sur le choix desquels les parties sont tenues de s'entendre dans un délai de huitaine, à défaut de quoi, la nomination des trois arbitres est faite par le tribunal de commerce du département de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente. — Les arbitres décident comme amiables compositeurs et en dernier ressort, sans être tenus de s'astreindre aux formes et délais de la procédure. — Leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation.

45. A défaut d'élection de domicile à Paris, le domicile de droit de chaque actionnaire, pour tous actes de procédure, en cas de contestations, est au siége de la société.

Titre X. *Mandat spécial.* — 46. La demande en autorisation de la présente société sera soumise au Gouvernement, par M. Nicolas Kœchlin, conjointement avec MM. Lunyt, Lehr, Girard, Risler, David, Dolfus et Lescuyer, lesquels sont autorisés à consentir, à la simple majorité, toutes modifications, additions ou suppressions qui seraient exigées par le Gouvernement comme condition de l'approbation. — Ils sont autorisés à passer tous actes à cet effet.

Titre XI. *Publication.* — 47 et dernier. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou extrait des présentes pour les faire publier partout où besoin sera. — L'an 1838, les 1er et 3 mai.

Ordonnance qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie de Strasbourg à Bâle, relativement au prêt de douze millions six cent mille francs fait par l'Etat à ladite Cie. —16 octobre 1840.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics; — Vu la loi du 15 juillet 1840, titre 2, qui autorise, sous certaines conditions y exprimées, le ministre des travaux

publics à prêter au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme de douze millions six cent mille francs (12,600,000 f.); — Vu notamment l'art. 13 de ladite loi, ledit article ainsi conçu : — « Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour » l'exécution de la présente loi, seront réglees par des or- » donnances royales; » — Vu la délibération, en date du 13 août 1840, de l'assemblée générale des actionnaires dûment certifiée, et par laquelle les administrateurs de la compagnie sont autorisés à passer avec le Gouvernement les conventions nécessaires à la réalisation du prêt consenti par la loi du 15 juillet 1840 et sous les conditions portées par cette loi; — Vu la lettre de notre ministre des finances, du 5 septembre 1840 et celle de notre ministre des travaux publics, du 18 du même mois; — Vu la convention provisoire passée le 12 octobre 1840, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et lesdits administrateurs, autorisés comme il a été dit ci-dessus; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 12 octobre 1840, entre notre ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée. — En conséquence toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention et la délibération ci-dessus visée de l'assemblée générale des actionnaires resteront annexées à la présente ordonnance.

3. Nos ministres secrétaires d'Etat des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — Administration. — Extrait de la delibération prise en assemblée générale, le 13 *août* 1840, *par les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bale.*

« L'assemblée, consultée séparément sur chacune des autorisations demandées, autorise à l'unanimité l'administration, personne ne s'étant levé à la contre-épreuve,

» 1° A contracter, vis-à-vis du trésor, un emprunt de douze millions six cent mille francs, aux conditions énoncées dans la loi du 15 juillet 1840, et à consentir l'affectation par privilége, pour sûreté de la créance de l'Etat :

» 1° Du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et de toutes ses dépendances ainsi que du matériel d'exploitation;

» 2° Des produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

» Le président, *signé* Berger ; le secrétaire, *signé* Laubry. »

Prêt de douze millions six cent mille francs en faveur de la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — L'an mil huit cent quarante et le douze du mois d'octobre, — Entre le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 15 juillet 1840, d'une part, — Et la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, représentée par MM. Jean Risler, Jules David, Jean-Louis-Gabriel Isot, Symphorien Girard, membres du conseil d'administration de la compagnie, dûment autorisés par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 13 août 1840 d'autre part. — Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, une somme égale aux trois dixièmes du fonds social déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance royale du 14 mai 1838, soit douze millions six cent mille francs.

2. Aucun versement ne sera fait à la compagnie tant que le sieur Nicolas Kœchlin, entrepreneur à forfait des travaux du chemin de fer, n'aura pas justifié de la réalisation des dix-huit quarantièmes de ces travaux et dépenses nécessaires à l'achèvement de l'entreprise. — Après cette justification, les versements s'effectueront par douzième et au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses. — Ainsi le premier douzième sera versé lorsque les dix-huit quarantièmes des travaux et dépenses nécessaires à l'exécution de l'entreprise seront réalisés. — Le

second douzième, après la réalisation des vingt quarantièmes; le troisième douzième après la réalisation des vingt-deux quarantièmes. — Le dernier douzième ne sera versé qu'après la réception des travaux et la mise en exploitation du chemin tout entier. — Le ministre des travaux publics se réserve de déterminer les formes d'après lesquelles la compagnie justifiera vis-à-vis de lui de la qualité des travaux qui seront successivement exécutés, et les sieurs Risler, David, Isot, Girard, audit nom, s'obligent à se soumettre à ces mesures.

3. De son côté, la compagnie s'oblige à payer à l'État l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sur le pied de quatre pour cent par an, non compris un pour cent d'amortissement, au moyen duquel s'effectuera le remboursement du capital. — L'intérêt ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise, c'est-à-dire à dater du jour où le chemin de fer sera livré à la circulation sur toute son étendue. — Le premier paiement des intérêts sera arrêté au 1er janvier de l'année qui finira la mise en exploitation du chemin de fer; pour les années suivantes, les paiements seront arrêtés à la même époque. — L'amortissement ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire le 6 mars 1847 : la somme de un pour cent qui lui est affectée sera versée par la compagnie à la caisse d'amortissement, ou à telle autre caisse qu'il plaira au Gouvernement de fixer au 6 mars de chaque année. Le premier versement aura lieu le 6 mars 1848.— La reconstitution du capital s'opérera d'ailleurs à un taux d'intérêt de quatre pour cent par an, et par suite la compagnie devra verser l'annuité de un pour cent ou 126,000 fr. pendant quarante-un ans et trois cent vingt-neuf jours et demi. — Il est bien entendu que les intérêts à payer annuellement ne diminueront pas dans la proportion des sommes successivement amorties, et que, chaque année, jusqu'à parfait remboursement, la compagnie paiera à l'État l'intérêt de quatre pour cent de la somme de 12,000,000 fr. indépendamment de la somme de un pour cent pour amortissement.

4. Pour garantie du paiement des intérêts et de l'amortissement du prêt ci-dessus stipulé, MM. Risler, David, Isot, Girard, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent : — 1° La concession qui a été faite par la loi du 6 mars 1838 de l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg à Bâle; — 2° Les terrains acquis pour l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, et tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances dudit chemin et serviraient à son exploitation. — 3° Tout le mobilier servant à l'exploitation dudit chemin de fer, et consistant en machines, outils, instruments, chevaux, voitures, wagons, etc. — Cette affectation hypothécaire, s'étendra, aux termes de l'art. 2130 du Code civil, aux terrains

qui seraient ultérieurement acquis pour l'exécution du chemin de fer, aux travaux qui seront exécutés sur ledit chemin et à tout le mobilier d'exploitation qui y sera consacré, quoiqu'ils n'appartiennent pas encore à ladite société. — Lesdits sieurs, agissant au nom, comme ci-dessus, consentent à ce que l'agent judiciaire du trésor prenne inscription sur le chemin de fer, tel qu'il se comporte et se comportera, sur les terrains acquis et à acquérir pour son exécution, et, en un mot, sur toutes ses dépendances actuelles et futures, pour la somme principale de 12,600,000 fr., intérêts et accessoires. — Ne seront pas, toutefois, frappés de l'hypothèque susdite, les terrains achetés par la compagnie et qui se trouveront en dehors des plans approuvés pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

5. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs Risler, David, Isot, Girard, au même nom que ci-dessus, affectent encore par privilége au paiement des intérêts et de l'amortissement du prêt consenti par les présentes, les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — En cas de retard dans le paiement des intérêts et de l'amortissement de un pour cent le Gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

6. L'amortissement de l'État sera prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires. — Quant à l'intérêt de quatre pour cent, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, consent à ne le recevoir qu'après que les actionnaires auront touché, sur le produit net, quatre pour cent de leur mise de fonds.

7. Lesdits sieurs Risler, David, Isot, Girard, au même nom que ci-dessus, s'engagent à se soumettre à toutes les mesures qui seront prescrites par les réglements d'administration publique, prévus par l'art. 12 de la loi du 15 juillet 1840, pour la justification vis-à-vis de l'État des frais annuels d'entretien et d'exploitation, et des recettes de toute nature de la compagnie.

8. Le ministre des travaux publics se réserve spécialement le droit de nommer auprès de la compagnie un ou deux commissaires pour surveiller l'exécution des présentes. Lesdits sieurs Risler, David, Isot, Girard, au nom de la compagnie, s'engagent à supporter tous les frais que cette surveillance pourrait entraîner.

9. La présente convention ne sera valable et définitive, qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Ordonnance qui détermine les formes suivant lesquelles la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle justifiera, vis-à-vis de l'Etat, de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes. — 29 *octobre* 1843.

Louis-Philippe, etc. — Vu le titre XII, articles 8 et 11 de la loi du 15 juillet 1840, qui autorise le ministre des travaux publics à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme de douze millions six cent mille francs, moyennant l'intérêt à quatre pour cent, qui ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise, non compris un pour cent d'amortissement, au moyen duquel s'effectuera le remboursement du capital; ledit amortissement devant être prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires, et l'intérêt perçu après seulement que les actionnaires auront touché, sur le produit net, quatre pour cent de leur mise de fonds; — Vu spécialement l'art. 12 de ladite loi, ainsi conçu :

« Un réglement d'administration publique déterminera les » formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, « vis-à-vis de l'Etat, de ses frais annuels d'entretien et de ses re- » cettes. »

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, et de l'avis de notre ministre des finances; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Titre Ier. *Des agents de surveillance.* — Art. 1er. Un commissaire nommé par notre ministre des travaux publics est chargé de surveiller, dans l'intérêt de l'Etat, tous les actes de la gestion financière de la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — A cet effet, la compagnie lui communiquera, à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, son grand-livre, ses comptes courants, ses registres à souche, et tous autres documents ou pièces qu'il jugera lui être nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie. — Elle lui fera ouvrir, dans le même but, ses ateliers, magasins, dépôts de matières et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

2. Lorsque le commissaire croira que des travaux, des traités, des marchés et tous autres faits de gestion pouvant

affecter soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou frustratoires, il pourra requérir la réunion immédiate du conseil d'administration pour délibérer sur les observations qu'il aurait à lui soumettre, et ses observations seront inscrites au procès-verbal. — Les dispositions ci-dessus ne préjudicient en rien au droit qui appartient au ministre d'apprécier les dépenses faites par la compagnie, lors de l'examen des pièces justificatives et d'en rejeter ou d'en admettre le montant dans le compte définitif dont il sera parlé à l'article 16 ci-après.

3. Le commissaire aura droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie, et il pourra requérir l'insertion de ses observations au procès-verbal.

4. Des instructions spéciales seront rédigées par notre ministre des travaux publics, d'accord avec notre ministre des finances, pour régler le mode d'écritures et les obligations quotidiennes ou périodiques que devra remplir le commissaire pour assurer la conservation des droits et intérêts de l'Etat.

5. La gestion financière et la comptabilité de la compagnie seront soumises à la vérification des inspecteurs généraux des finances.

Titre II. *Justification des frais annuels d'entretien.* — 6. Seront considérées comme frais annuels d'entretien, toutes les dépenses qui auront été faites d'utilité, pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin. — En feront également partie : — 1° Les contributions de toute nature qui auront été payées par la compagnie; — 2° Le prélèvement annuel d'un pour cent prescrit par l'article 11 de la loi du 15 juillet 1840, pour l'amortissement de l'emprunt de douze millions six cent mille francs. — N'y seront pas compris : — 1° Les intérêts ni l'amortissement des autres emprunts que la compagnie aurait pu contracter; — 2° Les retenues destinées à former un fonds de réserve en vertu de l'article 10 des statuts approuvés par ordonnance royale du 14 mai 1838; — 3° Les frais concernant des propriétés ou établissements

qui ne serviraient pas directement à l'exploitation du chemin, ni aucunes dépenses autres que celles qui sont spécifiées dans l'article 8 ci-après.

7. Les dépenses d'entretien seront justifiées (suivant le mode d'exécution des services) au moyen d'états d'attachement, rôles de journées, contrats, marchés et autres pièces propres à constater régulièrement les dépenses effectuées.

8. Les dépenses d'exploitation seront justifiées : — En ce qui concerne les matières de consommation, tant par les quantités reçues des fournisseurs dans le courant de l'année et constatées au moyen de mémoires quittancés, que par les états ou relevés des consommations effectuées et par l'inventaire des approvisionnements restant en magasin à la fin de l'année ; — En ce qui concerne l'entretien du matériel d'exploitation et celui des bâtiments affectés au remisage de ce matériel, ainsi qu'aux bureaux de l'administration, par des états d'attachement, rôles de journées, contrats ou marchés, comme il est dit à l'article 7 ci-dessus ; — En ce qui concerne le personnel des agents, par des états d'émargement ou par des quittances détachées ; — En ce qui concerne les contributions à la charge de la compagnie, par des comptes, quittances ou extraits des rôles ; — En ce qui concerne l'amortissement dû à l'Etat, par des récépissés comptables.

9. La compagnie sera tenue de dresser un budget annuel de ses dépenses d'entretien, d'exploitation et d'administration. — Ce budget sera communiqué par l'intermédiaire du commissaire au ministre des travaux publics, au plus tard le 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante. — Les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter dans le cours de l'exercice, devront être également communiquées dans le plus court délai possible, au ministre, par l'intermédiaire du commissaire.

TITRE III. *Justification des recettes.* — 10. Seront comptés comme recette du chemin de fer, le produit brut du transport des voyageurs et des marchandises, et généralement les recettes accessoires et accidentelles de toute nature.

11. Le montant des recettes et produits sera justifié par des extraits des registres tenus par la compagnie et certifiés par le directeur chargé de la comptabilité. — Ces extraits devront être vérifiés par le commissaire.

12. Le commissaire veillera à ce que pour la réception des taxes la compagnie se conforme aux dispositions du cahier des charges annexé à l'ordonnance royale du 29 octobre 1840, et spécialement à l'art. 36.

TITRE IV. *Liquidation des produit nets.* — 13. A la fin de chaque année, la compagnie établira le compte général de ses dépenses et le compte général de ses recettes.

14. Les comptes, certifiés par le directeur chargé de la comptabilité de la compagnie et vérifiés par le commissaire, seront soumis dans les trois premiers mois de l'année suivante à l'examen d'une commission nommée par le ministre des travaux publics, et composée de sept membres, dont deux devront être choisis dans la cour des comptes et deux dans l'administration des finances.

15. La commission se transportera au siége de l'administration de la compagnie et s'y fera représenter les registres, pièces comptables et autres documents qu'elle jugera nécessaire à la vérification des comptes. — Elle adressera ensuite son rapport, avec lesdits comptes, au ministre des travaux publics.

16. Le ministre sur ledit rapport arrêtera (sauf le recours réservé par l'article 17 ci-après) la situation définitive de la compagnie en ce qui concerne ses rapports avec l'Etat, d'où ressortiront la somme d'intérêts qu'elle pourra répartir entre ses actionnaires et la portion qu'elle devra payer au trésor public. — Avis sera donné au ministre des finances des résultats de cette liquidation.

Dispositions générales. — 17. Dans le cas où la compagnie se croirait lésée par les réglements des comptes arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle aura son recours par devers nous, en notre conseil d'Etat, par la voie contentieuse.

18. La présente ordonnance recevra son exécution aussi-

tôt après l'entier achèvement du chemin de Strasbourg à Bâle, et sa mise en exploitation; elle cessera d'avoir son effet du moment que la compagnie se sera libérée, envers le trésor, de l'emprunt de douze millions six cent mille francs en capitaux et intérêts.

19. Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance (1).

(1) M. le ministre des travaux publics présenta à la chambre des députés, le 19 avril 1842, un projet de loi relatif aux chemins de fer de la Teste, *Strasbourg à Bâle*, et Versailles (rive gauche). (Procès-verbaux, session 1842, tome 4, page 332). Le titre premier concernant le *chemin de fer de Strasbourg* se composait de trois articles ainsi conçus :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle est autorisée à prélever sur le produit brut du chemin l'intérêt et l'amortissement d'un emprunt de six millions de francs qu'elle se propose de contracter pour l'achèvement des travaux.

Le taux de l'intérêt et celui de l'amortissement devront être agréés par le Gouvernement.

2. Sur le nombre total d'actions dont se compose le fonds social de la compagnie, il devra en être annulé un nombre représentant, valeur au pair de 350 fr., le montant de 6,000,000 fr.

Toutefois, cette annulation ne sera opérée que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

3. Par dérogation à l'article 11 de la loi du 15 juillet 1840, l'amortissement du prêt de 12,600,000 fr., autorisé par ladite loi, ne sera prélevé, comme l'intérêt lui-même, qu'autant qu'il aura pu être attribué sur le produit net aux actions restantes un intérêt de 4 p. 0/0.

La commission dans son rapport présenté par M. Allard, le 20 mai 1842, concluait à l'adoption de ces dispositions. (Procès-verbaux, session 1842, tome 7, page 193.) Le projet de loi, discuté dans la séance du 31 mai fut rejeté par la chambre. (Procès-verbaux, même session, tome 8, page 149.)

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORLÉANS (1),

CONCÉDÉ DIRECTEMENT, PAR UNE LOI, POUR 70 ANS (2).

Loi qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans. — 7 juillet 1838.

ART. 1er. L'offre faite par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans, par Etampes, avec embranchements conduisant à Corbeil, Pithiviers et Arpajon, est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des sieurs Casimir Leconte et compagnie, stipulées dans le cahier de charges arrêté, le 26 mai 1838, par le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté par les sieurs Casimir Leconte et compagnie, ainsi que dans la convention additionnelle, passée le 13 juin 1838, recevront leur pleine et entière exécution. — Ces ca-

(1). Le premier projet de loi pour la construction du chemin de fer de *Paris à Orléans* avec embranchement sur *Corbeil*, a été présenté le 8 mai 1837. Le ministre du commerce était autorisé à procéder à l'adjudication de cette ligne pour la durée de 99 ans avec une subvention de trois millions ; l'enchère devait porter sur cette subvention.

Le rapport, tendant à adopter le projet de loi, fut fait par M. Cordier, le 23 mai. Un rapport supplémentaire, ayant pour objet quelques modifications au cahier des charges, fut déposé le 26 juin suivant.

Il n'y eut pas de discussion.

Le 15 février suivant un projet de loi, mettant l'exécution des chemins de fer à la charge de l'Etat, fut présenté. Il comprenait le chemin de fer de *Paris à Orléans* avec embranchement sur *Corbeil*.

Le rapport concluant au rejet fut fait par M. Arago, le 24 avril, au nom d'une commission de dix-huit membres.

Le projet de loi fut rejeté le 10 mai suivant.

(2) Ce terme a été prolongé à 99 ans par la loi du 15 juillet 1840 qui a accordé à cette entreprise la garantie d'intérêt de l'État.

hier de charges et convention additionnelle resteront annexés à la présente loi.

2. Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Orléans, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Orléans, desservis par la ligne concédée à la compagnie, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de ving-cinq ans, à dater de la promulgation de la présente loi. — Néanmoins si, avant l'expiration de ce délai, la nécessité de l'établissement d'une seconde ligne était constatée par une enquête administrative, une nouvelle concession pourrait être faite par une loi. — Les dispositions du premier paragraphe du présent article ne feront point obstacle, — 1° A la concession des embranchements qui seraient accordés à des compagnies concessionnaires de lignes formant prolongement ou embranchement à celle de Paris à Orléans, afin d'établir une communication entre cette ligne et leurs gares et magasins; — 2° A la concession d'embranchements qui, par leur jonction avec la ligne concédée, viendraient à mettre Paris et Orléans en communication par une voie de fer continue; ils ne pourront toutefois être autorisés qu'autant que la longueur totale de la nouvelle ligne qu'ils compléteraient sera d'un quart au moins plus longue que la ligne présentement concédée, et que les prix de transport de Paris à Orléans. seront maintenus à un quart au-dessus de de ceux de cette ligne.

3. Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Paris à Orléans, par Etampes, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée conformément à l'article 37 du code de commerce. — Les statuts de cette société imposeront aux sieurs Casimir Leconte et compagnie l'obligation de conserver entre leurs mains, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million (1,000,000) en valeur nominale, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps. — La présente concession ne pourra être l'objet d'aucun prix au profit des concession-

naires, lorsqu'elle sera transmise à la société. — La part de bénéfices qui serait attribuée à titre de récompense ou d'encouragement aux directeurs, ingénieurs et autres agents de la compagnie, ne pourra être convertie en actions.

4. Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. — Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

5. Il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, pour desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Paris à Orléans, ni de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de ce genre, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des engagements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes. — Les réglements d'administration publique rendus en exécution de l'article 4 prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer de Paris à Orléans.

6. Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier de charges pourra être revisé législativement et modifié, quant à la proportion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classification des divers objets soumis aux taxes. Cette révision sera renouvelée tous les quinze ans, sans préjudice de celle qui est autorisée par l'art. 43 du cahier de charges (1).

(1) Rapporté par la loi du 15 juillet 1840.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Orléans, et de manière que ce chemin soit praticable, dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira du boulevard de l'Hôpital, à Paris, entre la place Walhubert et le pont de Bièvre; il passera près d'Ivry et de Vitry, le long du port de Choisy-le-Roi et derrière le village d'Ablon; il traversera la rivière d'Orge à son confluent dans la Seine, passera au-dessous de Juvisy, à droite de Savigny et près de Perray et atteindra Saint-Michel. De Saint-Michel, le tracé se portera sur Etrechy, en passant à droite de Marolles et près de Lardy et de Chamarande, et arrivera au faubourg Saint-Pierre, de la ville d'Etampes. — De là, il continuera à suivre la vallée de la Juine, passera à Ormoy, à gauche de Saclas et arrivera à la hauteur de Méréville, en se dirigeant au pied du coteau de la rive droite de la Juine, en passant à gauche du hameau de la Vallée-Nord, en suivant le chemin rural qui sépare les parcs fermés de Méréville, passera à droite d'Antrey et arrivera près d'Alainville sur le plateau de la Beauce d'où il se dirigera sur la ville d'Orléans, en passant sur le territoire des communes de Feronville, Bazoches, Achères et Ambert. — Le maximum des pentes et rampes du chemin de fer n'excédera pas trois millimètres (0m 3m) par mètre.

3. A dater de l'homologation de la présente concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Orléans, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — Elle sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis, dressés aux frais de l'Etat. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois, ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation

préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8ᵐ 30) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7ᵐ 40) dans les tranchées et rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1ᵐ 44) au moins.—La distance entre les duux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1ᵐ 80) mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements, ou en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1ᵐ 50) dans la partie en levées, et à un mètre (1ᵐ) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1,000ᵐ), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de dix mille mètres (10,000ᵐ). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200ᵐ) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

Art. 8 conforme à l'art. 8 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 9 et 10 conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 11, 12 conformes aux articles 11 et 12 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 13 conforme à l'art. 13 du cahier de charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Art. 14, 15, 16 et 17, conformes aux articles correspondants du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

18. Les percées ou souterrains, dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7^m 40) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19 conforme à l'art. 19 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 20 conforme à l'art. 20 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, conformes aux art. 20, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 28 conforme à l'art. 28 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 29 conforme à l'art. 29 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de vingt millions de francs (20,000,000 fr.) au moins et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième de ce fonds social. — Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent; et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu

que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31, 32, 33 et 34 conformes aux art. 35, 34, 33 et 32 du cahier de charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Art. 35 conforme à l'art. 36 du cahier de charges, substituant au dernier paragraphe les deux paragraphes suivants : — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 36, 37, 38 et 39 conformes aux art. 37, 38, 39 et 40 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

Art. 40 et 41 conformes aux art. 41 et 42 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 42 conforme à l'art. 41 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

43. A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé, et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé de dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 44 conforme à l'art. 44 du cahier de charges du chemin de de fer de Strasbourg à Bâle.

Art. 45, 46 et 47 conformes aux art. 43, 44 et 45 du cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

48. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Orléans, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifsci-des sus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans ; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Art. 49 conforme à l'art. 49 du cahier de charges du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Art. 50, 51, 52 et 53 conformes aux art. 47, 42, 49 et 50 du

cahier de charges du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

54. Avant la présentation de la loi destinée à homologuer la présente concession, la compagnie déposera la somme d'un million de francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la compagnie s'engage à porter à deux millions de francs le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme d'un million de francs restera acquise au trésor public. — La somme de deux millions, déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

55. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

56. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Convention additionnelle au cahier de charges relatif à la concession du chemin de fer de Paris à Orléans.

Art. 1er. Des embranchements seront dirigés de la ligne principale de Paris à Orléans sur les villes de Corbeil, de Pithiviers et d'Arpajon. — L'embranchement de Corbeil aura son origine entre Athis et Juvisy, celui d'Arpajon partira du plateau de Marolles, et celui de Pithiviers d'un point pris près de Faronville. — Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas deux millimètres par mètre pour les embranchements de Corbeil et de Pithiviers, et trois millimètres pour l'embranchement d'Arpajon. — Les embranchements de Corbeil et d'Arpajon devront être terminés dans un délai de trois ans au plus, et celui de Pithiviers dans le délai fixé pour l'achèvement du chemin de fer de Paris à Orléans.

2. L'art. 4 du cahier de charges sera modifié ainsi qu'il suit : — Le chemin de fer de Paris à Orléans et l'embranchement de Corbeil auront deux voies au moins sur tout leur développement. — Les embranchements de Pithiviers et d'Arpajon ne seront exécutés qu'à une voie. — Toutefois la compagnie pourra d'abord ne poser qu'une seule voie sur l'embranchement de Corbeil; mais les terrains seront achetés et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies. — Aux abords de Paris et sur la longueur qui sera déter-

minée par l'administration, la compagnie devra acheter immédiatement les terrains nécessaires pour l'établissement de quatre voies; mais elle pourra n'exécuter les terrassements, les ouvrages d'art et la pose des rails pour les troisième et quatrième voies, ainsi que la pose des rails pour la seconde voie sur l'embranchement de Corbeil, que lorsque la nécessité aura été déclarée par une ordonnance royale.

3. L'art. 35 du cahier de charges sera modifié conformément aux dispositions suivantes : — 1° Le minimum de vitesse prescrit par l'art. 35 du cahier de charges sera applicable à tout transport de voyageurs payant les prix fixés par le tarif; — 2° Dans chaque convoi la compagnie aura la faculté de placer des voitures dans lesquelles le prix des places pourra être l'objet d'un tarif spécial. Ce tarif sera réglé au 1er janvier de chaque année et pour toute l'année par l'administration, sur la proposition de la compagnie. L'augmentation des prix portera entièrement sur la partie du tarif correspondant au prix du transport. Le péage sera celui des voitures de première classe. — Le nombre des places à donner dans les voitures soumises au tarif spécial ne pourra excéder le dixième du nombre total des places du convoi; — 3° Les voitures de seconde classe seront couvertes; — 4° Dans le cas où les perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de six mois. — Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, en aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

5. Le poids du bagage de chaque voyageur, limité à quinze kilogrammes par l'article 36 du cahier de charges, sera élevé à vingt-cinq kilogrammes.

6. Les classifications à faire, conformément à l'article 37 du cahier de charges, ne pourront avoir lieu qu'en vertu de réglements arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

7. Si nonobstant la disposition du dernier paragraphe de l'article 38 du cahier de charges, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles, pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. — Dans le cas prévu par l'article précédent, les tarifs seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

8. Le cinquième paragraphe de l'art. 39 est modifié ainsi qu'il suit : — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les tarifs seront

arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

9. Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés des tarifs qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

10. L'art. 44 du cahier de charges sera modifié ainsi qu'il suit : — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. — Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes. — Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

11. La compagnie pourra être assujettie par les lois qui concéderont ultérieurement des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris à Orléans, soit à laisser aux concessionnaires de ces chemins le droit d'exploiter en concurrence avec elle la ligne d'Orléans à Paris avec réciprocité, moyennant le paiement des droits de péage, soit à leur accorder une réduction sur les droits de péage, ainsi calculée : — 1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, six pour cent du prix perçu par la compagnie ; — 2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent ; — 3° S'il excède deux cents kilom., vingt pour cent ; — 4° S'il excède trois cents kilomètres, trente pour cent.

12. Si, par la direction qui lui sera assignée, le chemin de fer de Paris à Strasbourg, ou celui de Paris à Lyon s'embranche sur le chemin de Paris à Orléans, la loi de concession pourra accorder à la compagnie qui se chargera d'exécuter le chemin de Paris à Strasbourg ou à Lyon, la jouissance, à frais et profits communs de la partie commune aux deux lignes, pourvu que cette partie ne s'étende pas au delà de Choisy-le-Roi, sauf paiement de la moitié du capital de l'établissement de cette partie du chemin et de son matériel, ou stipuler au profit de cette compagnie la réduction à moitié des droits de péage pour les wagons et machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au delà du point d'embranchement

ou qui en viendraient. — Les dispositions ci-dessus seront également appliquées au profit du Gouvernement dans le cas où il serait autorisé à exécuter aux frais du trésor le chemin de Paris à Strasbourg ou de Paris à Lyon.

13. Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Orléans, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seront tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. — Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

Loi qui modifie le cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1838, *portant concession d'un chemin de fer de Paris à Orléans.* — 1er *avril* 1839.

Art. 1er. Le cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1838, portant concession, au profit des sieurs Casimir Leconte et Compagnie, d'un chemin de fer de Paris à Orléans, par Etampes, est modifié ainsi qu'il suit :

2. La compagnie concessionnaire continuera d'être tenue de poursuivre et terminer les travaux nécessaires à la confection du chemin concédé dans la partie comprise entre Paris et Juvisy et de l'embranchement sur Corbeil.

3. La compagnie pourra renoncer, jusqu'au 1er janvier 1841, à la concession pour toute la partie du chemin de fer au delà de Juvisy. — Elle sera, si elle use de ce droit, relevée de toute déchéance, et la portion de son cautionnement correspondante au surplus du chemin lui sera rendue.

4. En ce cas, l'État aura la faculté de racheter la partie du chemin qui aura été confectionnée, en remboursant aux concessionnaires leurs dépenses utiles, et en se mettant à

leur lieu et place pour les engagements qu'ils ont utilement contractés jusqu'au 18 mai 1839, sur la ligne de Juvisy à Orléans. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'État et la compagnie, sur la fixation de la somme à rembourser, seront jugées conformément à l'article 53 du cahier des charges.

5. En cours d'exécution, la compagnie pourra proposer toutes les modifications qu'elle jugera utiles au tracé général du chemin et à sa largeur, au maximum des pentes et au minimum des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales ou départementales, enfin, à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité supérieure. L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que la compagnie pourrait demander aux tarifs réglés par le cahier de charges.

Extrait de la loi relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, etc. — 15 *juillet* 1840.

TITRE 1er. — CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à garantir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, un minimum d'intérêt de quatre pour cent, pendant quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à dater du jour où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation dans toute son étendue, à la charge, par la compagnie, d'employer annuellement un pour cent à l'amortissement de son capital.

2. Le capital auquel s'appliquera cette garantie se composera du prix des travaux et de tous les frais du premier établissement, sans pouvoir en aucun cas excéder le mon-

tant du fonds social, déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 13 août 1848 (soit quarante millions). — Si, dans l'insuffisance du fonds social pour achever les travaux et mettre l'entreprise en exploitation, la compagnie contractait un emprunt, les intérêts de cet emprunt et son amortissement annuel, dont le taux devra être agréé par le Gouvernement, seront prélevés sur le produit brut du chemin. — En aucun cas, l'annuité à payer par l'État ne pourra dépasser l'intérêt à quatre pour cent de quarante millions (soit un million six cent mille francs).

3. Si, après que l'État aurait, à titre de garant, payé tout ou partie du minimum d'intérêt fixé ci-dessus, il arrivait que le bénéfice net de l'entreprise vînt à s'élever au-dessus de quatre pour cent, l'excédant serait exclusivement employé au remboursement des sommes versées par l'État. — Cette disposition est applicable à toute la durée de la concession.

4. Un réglement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État : 1° du montant des capitaux employés dans l'entreprise ; 2° de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

5. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par des ordonnances royales.

6. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

7. Le cahier des charges et la convention additionnelle annexés à la loi du 7 juillet 1838, seront remplacés par le cahier des charges annexé à la présente loi. — L'article 6 de la loi du 7 juillet 1838 est rapporté.

Nouveau cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard à dater de la promulgation de la loi qui a ratifié la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un

chemin de fer de Paris à Orléans avec embranchement sur Corbeil, et de manière à ce que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira du boulevard de l'Hôpital, à Paris, entre la place Walhubert et le pont de la Bièvre ; il se dirigera sur Orléans en passant par Etampes. — L'embranchement de Corbeil aura son origine entre Athis et Juvisy. — Le maximum des pentes du chemin de fer n'excédera pas cinq millimètres ($0^m\,005^m$) par mètre, pour la ligne de Paris à Orléans, et deux millimètres ($0^m\,002^m$) pour l'embranchement de Corbeil.

3. A dater de l'homologation de la présente concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois et par section de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000 le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Orléans; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement ainsi que les lieux de chargement et de déchargement ; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellement et devis dressés aux frais de l'Etat. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement. — Aux abords de Paris et sur une longueur de mille mètres au moins, le chemin de fer devra être établi sur quatre voies pour le service de la gare de départ et d'arrivée.

5. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres ($8^m\,30$) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres ($7^m\,40$) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.—La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m\,44$) au moins. — La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres ($1^m\,80$), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres ($1^m\,50$) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes

dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800m), et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque voie sera moyennement de vingt mille mètres (20,000m). — Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface, seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour une route royale, sept mètres (7m) pour une route départementale, cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication et de quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4m 30) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m 80) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la distance verticale, entre l'intrados et le dessus des

rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres ($4^{m}30$).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier et suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres ($0^{m}03$) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres ($0^{m}05$) pour les chemins vicinaux. — L'administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^{m}03c$); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, sus-

pendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. — A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées et souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres (7^{m} 40) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^{m} 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront autant que possible en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant

les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou déterioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera

faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.— Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.— Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de vingt millions de francs (20,000,000 fr.) au moins, et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social. — Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité

du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public. — Quand les travaux seront achevés et que la circulation sera établie sur un parcours de trente kilomètres, le cautionnement sera rendu en totalité.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la quatrième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'Etat. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

33. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté,

l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

35. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui a ratifié la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne ; ainsi tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc. — A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, pour les trains de voyageurs payant les prix fixés par le tarif. Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre des places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

TARIF.

	PRIX DE		Total.
	Péage.	Transport	
Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.			
Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0 07	0 03	0 10
Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe).	0 05	0 025	0 075
Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (3e classe).	0 03	0 020	0 05
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.	0 10	0 05	0 15
Veaux et porcs.	0 03	0 02	0 05
Moutons, brebis, chèvres	0 02	0 01	0 03
Houille par tonne et par kilomètre . . .	0 08	0 045	0 125
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
3e classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 09	0 07	0 16
2e classe. Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0 10	0 08	0 18
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 11	0 09	0 20
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 17	0 08	0 25
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 11	0 09	0 20

Tout wagon, chariot ou voiture, dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré et taxé comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi,

lorsque le convoi remorqué soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0fr 40) la tonne. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois. — Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet rendus sur la proposition de la compagnie et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les classifications à faire conformément au paragraphe précédent, ne pourront avoir lieu qu'en vertu de réglements arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, chargement compris, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes. — Si nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille ki-

logrammes et à laisser circuler des voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;— 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;— 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie. — Néanmoins, au-dessous de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0fr 40). — Les denrées et autres objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

40. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

41. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. — A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ des voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la

compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

43. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. — Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes. — Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

44. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état d'entretien le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

45. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicina-

les, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

46. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

47. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Orléans, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie ne pourra mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements. — Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, etc., appartenant aux compagnies concessionnaires d'embranchements ou de prolongements ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la compagnie. — En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres, dont deux seront désignés par les parties et le troisième par l'administration. — La compagnie pourra être assujettie par les lois qui concéderont ultérieurement des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris à Orléans, soit à laisser aux concessionnaires de ces chemins le droit d'exploiter en concurrence avec elle la ligne d'Orléans à Paris, avec réciprocité, moyennant le paiement des droits de péage, soit à leur accorder une réduction sur les droits de péage ainsi calculés : — 1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie ; — 2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent ; — 3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent ; — 4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

48. Si, par la direction qui lui sera assignée, le chemin de fer de Paris à Strasbourg, ou celui de Paris à Lyon, s'embranche sur le chemin de Paris à Orléans, la loi de concession pourra accor-

der, à la compagnie qui se chargera d'exécuter le chemin de Paris à Strasbourg ou à Lyon, la jouissance à frais et profits communs de la partie commune aux deux lignes, pourvu que cette partie ne s'étende pas au delà de Choisy-le-Roi, sauf paiement de la moitié du capital de l'établissement de cette partie du chemin et de son matériel, ou stipuler, au profit de cette compagnie, la réduction à moitié des droits de péage pour les voitures, wagons et machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au delà du point d'embranchement ou qui en viendraient. — Les dispositions ci-dessus seront également appliquées au profit du Gouvernement, dans le cas où il serait autorisé à exécuter, aux frais du trésor, le chemin de Paris à Strasbourg ou de Paris à Lyon.—Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Orléans, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

50. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

51. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la po-

lice du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

54. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

55. La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Clauses additionnelles. — Les articles 8 et 15 du cahier de charges sont modifiés ainsi qu'il suit, conformément aux votes des chambres :

Art. 8. L'administration pourra autoriser les croisements de niveau des routes royales et départementales et des chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

15. Dans les cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m 03). Les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Ordonnance qui détermine les formes suivant lesquelles la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans justifiera, vis-à-vis de l'État, de ses frais de premier établissement, de ses frais annuels d'entretien, et de ses recettes. — 20 *octobre* 1843.

Vu le titre 1er de la loi du 15 juillet 1840, qui autorise le ministre des travaux publics à garantir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, un minimum d'intérêt de quatre pour cent sur le capital employé aux frais de premier établissement ; — Vu spécialement l'article 4 de ladite loi, ainsi conçu : — « Un réglement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, 1° du montant des capitaux employés dans l'entreprise ; 2° de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes. » — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, et sur l'avis de notre ministre des finances ; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Titre Ier. *Des agents de surveillance.* — Art. 1er. Un commissaire nommé par notre ministre des travaux publics est chargé de surveiller, dans l'intérêt de l'Etat, tous les actes de la gestion financière de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. — A cet effet, la compagnie lui communiquera à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, son grand-livre, ses comptes courants, ses registres à souche, et tous autres documents ou pièces qu'il jugera lui être nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie. — Elle lui fera ouvrir, dans le même but, ses ateliers, magasins, dépôts de matières et de valeurs de toute nature y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

2. Lorsque le commissaire croira reconnaître que des travaux, des marchés et tous autres faits de gestion pouvant affecter soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou frustratoires, il pourra requérir la réunion immédiate du conseil d'administration pour délibérer sur les observations qu'il aurait à lui soumettre, auquel cas il assistera aux séances du conseil d'administration, et ses observations seront inscrites au procès-verbal. — Les dispositions ci-dessus ne préjudicient en rien au droit qui appartient

au ministre d'apprécier les dépenses faites par la compagnie, lors de l'examen des pièces justificatives, et d'en rejeter ou d'en admettre le montant dans le compte définitif dont il sera parlé à l'art. 23 ci-après.

3. Le commissaire aura le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie et il pourra requérir l'insertion de ses observations au procès-verbal.

4. Des instructions spéciales seront rédigées par notre ministre des travaux publics, d'accord avec notre ministre des finances, pour régler le mode d'écritures et les autres obligations quotidiennes ou périodiques que devra remplir le commissaire pour assurer la conservation des droits et intérêts de l'Etat.

5. La gestion financière et la comptabilité de la compagnie seront soumises à la vérification des inspecteurs généraux des finances.

Titre II. *Justification des frais de premier établissement.* — 6. Le capital employé en travaux et frais de premier établissement, et devant jouir, à ce titre, de la garantie d'intérêt garantie par l'Etat, se composera (jusqu'à la concurrence de quarante millions de francs) de toutes les sommes que la compagnie justifiera avoir dépensées, dans un but d'utilité pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que pour sa mise en exploitation jusqu'au 31 décembre 1843.

7. Seront en outre, comptés comme frais de premier établissement, et sauf les déductions prescrites par l'article 8 ci-après. — 1° Les dépenses d'entretien et d'exploitation des parties du chemin successivement mises en service jusqu'à la même époque 31 décembre 1843; — 2° Les intérêts à quatre pour cent qui, jusqu'audit jour auront été payés aux actionnaires, en vertu de l'ar. 52 des statuts approuvés par l'ordonnance royale du 31 janvier 1841; — 3° Les intérêts qui, également jusqu'audit jour auront été payés aux possesseurs des obligations d'emprunt que la compagnie aura émises en conformité de la loi du 15 juillet 1840, et de l'ordonnance du 22 octobre 1842; — 4° Les trois cinquièmes des dépenses d'entretien de la partie du chemin comprise entre Juvisy et Orléans pendant l'année 1844.

8. Seront déduits du compte des dépenses de premier établissement les produits bruts de l'exploitation des parties du chemin qui auraient été successivement livrées à la circulation, ainsi que les autres recettes de toute nature que la compagnie aurait pu faire jusqu'au 31 décembre 1843.

9. A cette même époque du 31 décembre 1843, la compagnie arrêtera ses registres et établira la situation de tous ses comptes tant en recettes qu'en dépenses, et les mettra, avec toutes les pièces justificatives, à la disposition du commissaire. — Elle y joindra un état des dépenses faites et constatées jusque-là; ces

dépenses, ainsi que les frais extraordinaires d'entretien, mentionnés au paragraphe 4 de l'article 7, formeront l'objet d'un compte supplémentaire qui devra être arrêté au 31 décembre 1844.

10. Les comptes de premier établissement et les pièces à l'appui seront soumis à l'examen d'une commission spéciale nommée de concert par nos ministres des travaux publics et des finances.

11. Sur le rapport de la commission instituée comme il vient d'être dit, le ministre des travaux publics arrêtera, sauf le recours prévu par l'article 24 ci-après, le montant des sommes dépensées qu'il reconnaîtra devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intéret due par l'Etat aux termes des art. 1 et 2 de la loi du 15 juillet 1840, et il en fera connaître le résultat au ministre des finances. — Lorsque le chiffre de ce capital aura été définitivement réglé, toutes les pièces justificatives que la compagnie aurait produites à l'appui du compte, lui seront rendues sur récépissé énonciatif.

12. La compagnie devra procéder, d'ici à la fin de l'année 1845, à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'elle aurait acquises et qui ne seraient pas affectées au service du chemin de fer. — Le produit de ces aliénations sera porté, à mesure qu'elles s'opéreront, dans un compte spécial qui sera clos le 31 décembre de ladite année 1845, et dont copie certifiée devra être transmise avec les pièces à l'appui, au ministre des travaux publics, dans les trois premiers mois de l'année suivante. — Le montant net dudit compte, après avoir été vérifié et arrêté, suivant les formes prescrites par les articles 10 et 11, sera déduit du montant général des frais de premier établissement. — Il sera fait telles compensations que de droit pour les sommes qui jusque-là auraient été payées d'après la base primitivement fixée en vertu de l'article 11.

Titre III. *Justification des frais annuels d'entretien.* — 13. Seront considérées comme frais annuels d'entretien toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier 1844, auront été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'adminitration du chemin. — En feront également partie : — 1° Les intérêts et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés en conformité de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1840; — 2° Les contributions de toute nature qui auront été payées par la compagnie ; — 3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières énoncées à l'article 12 jusqu'à leur aliénation. — N'y seront pas compris les frais concernant des établissements qui ne serviraient pas directement à l'exploitation du chemin, ni aucunes dépenses autres que celles qui seront spécifiées dans l'art. 15 ci-après.

14. Les dépenses d'entretien seront justifiées (suivant le mode

d'exécution des services) au moyen d'état d'attachement, rôles de journées, contrats, marchés et autres pièces propres à constater les dépenses régulièrement effectuées.

15. Les dépenses d'exploitation seront justifiées : — En ce qui concerne les matières de consommation, tant pour les quantités reçues des fournisseurs dans le courant de l'année et constatées au moyen de mémoires quittancés, que par les états ou relevés de consommations effectuées, et par l'inventaire des approvisionnements restant en magasin à la fin de l'année; — En ce qui concerne l'entretien du matériel d'exploitation et celui des bâtiments affectés au remisage de ce matériel, ainsi qu'aux bureaux de l'administration, par des états d'attachement, rôles de journées, contrats ou marchés, comme il est dit à l'art. 14 ci-dessus; — En ce qui concerne le personnel des agents, par des états d'émargement ou par des quittances détachées; — En ce qui concerne les contributions à la charge de la compagnie, par des comptes, quittances ou extraits de rôles; — En ce qui concerne l'intérêt et l'amortissement des emprunts, dont les conditions auront été préalablement antorisées par une ordonnance royale, par des extraits des livres de la compagnie ou la production des coupons d'intérêts acquittés.

16. La compagnie sera tenue de dresser un budget annuel de ses dépenses d'entretien, d'exploitation et d'administration. — Ce budget sera communiqué, par l'intermédiaire du commissaire, au ministre des travaux publics, au plus tard le 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante. — Les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter dans le cours de l'exercice devront être également communiquées, dans le plus court délai, au ministre, par l'intermédiaire du commissaire.

Titre IV. *Justification des recettes.* — 17. Seront comptés comme recettes annuelles du chemin de fer, à partir du 1er janvier 1844, le produit brut du transport des voyageurs et des marchandises, et généralement les recettes accessoires et accidentelles de toute nature. — En feront partie jusqu'à leur aliénation tous les produits et revenus des immeubles énoncés en l'art. 12.

18. Le montant des recettes et produits sera justifié par des extraits des registres tenus par la compagnie et certifiés par le directeur chargé de la comptabilité. Ces extraits devront être vérifiés par le commissaire.

19. Le commissaire veillera à ce que pour la perception des taxes la compagnie se conforme aux dispositions du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840 et spécialement à l'article 35.

Titre V. *Liquidation des produits nets.* — 20. A la fin de chaque année la compagnie établira le compte général de ses dépenses et le compte général de ses recettes.

21. Ces comptes, certifiés par le directeur chargé de la comptabilité de la compagnie, et vérifiés par le commissaire, seront soumis, dans les trois premiers mois de l'année suivante, à l'examen d'une commission nommée par le ministre des travaux publics et composée de sept membres, dont deux devront être choisis dans la cour des comptes et deux dans l'administration des finances.

22. La commission se transportera au siége de l'administration de la compagnie et s'y fera représenter les registres, pièces comptables et autres documents qu'elle jugera nécessaires à la vérification des comptes. — Elle adressera ensuite son rapport avec lesdits comptes au ministre des travaux publics.

23. Le ministre sur ledit rapport arrêtera, dans la forme mentionnée par l'article 11 ci-dessus, le montant des recettes et des dépenses qu'il jugera devoir être admises définitivement comme base de la somme à fournir par l'Etat en garantie du minimum de quatre pour cent d'intérêt. — Avis sera donné au ministre des finances du résultat de cette liquidation.

Dispositions générales. — 24. Dans le cas où la compagnie se croirait lésée par les réglements de comptes arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle aura son recours par devers nous, en notre conseil d'Etat, par la voie contentieuse.

25. Après l'expiration de la période de quarante-six ans trois cent vingt-quatre jours, durant laquelle l'Etat s'est engagé à garantir un minimum de quatre pour cent d'intérêt, la présente ordonnance cessera d'avoir son effet, dans le cas, toutefois, où la compagnie se trouverait liquidée intégralement envers le trésor, ainsi qu'il est prévu par l'article 3 de la loi du 15 juillet 1840.

26. Nos ministres secrétaires d'Etat des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Autorisation de la société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans. — 13 *août* 1838 (1).

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du

(1) Ces statuts ont été modifiés par une nouvelle convention en date du 31 janvier 1841 également approuvée par ordonnance royale. Voyez ci-après page 440.

commerce; — Vu la loi du 7 juillet 1838, relative à la concession d'un chemin de fer de Paris à Orléans au profit des sieurs Casimir Leconte et compagnie; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'État entendu; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 11 août 1838, par devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour les sieurs Casimir Leconte et compagnie, tant de la loi du 7 juillet 1838 que du cahier des charges et de la convention additionnelle annexés à ladite loi.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation, en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, aux préfets des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et du Loiret, aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Versailles et Orléans, et aux chambres de commerce de Paris et d'Orléans. — Elle sera tenue, en outre, de remettre, chaque année, au ministère des travaux publics, une copie de l'inventaire général de son actif et de son passif. — Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui sera publiée au *Bulletin des Lois*, insérée au *Moniteur*, et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, Seine-et-Oise et du Loiret.

Société du chemin de fer de Paris à Orléans.

Par-devant Me Philippe-Edme-Ernest Foucher et l'un de ses collègues, notaires à Paris, soussignés, ont comparu : — M. Casimir-François-Joseph Leconte, agissant comme mandataire verbal de MM. Casimir Leconte et compagnie, concessionnaires du chemin de fer de Paris à Orléans, avec embranchements sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon, aux termes de la loi qui sera ci-après énoncée ; — M. Michel-Frédéric, comte Pillet-Will, banquier ; — M. Jonas Hagerman, banquier ; — M. Adolphe-Pierre-François Cottier, banquier ; — M. Jacques-Antoine Odier, banquier ; — M. Constant Bartholony, propriétaire, agissant tant en son nom personnel que comme mandataire et se portant fort de M. François Bartholony, son frère ; — M. Adolphe de Waru, banquier ; — M. François-Elisabeth Mathieu, banquier, agissant comme membre ayant la signature de la maison de banque établie à Paris sous la raison Blanc, Colin et Compagnie ; — M. Barthélemy Paccard, banquier ; — M. Adrien Delahante, receveur général du Rhône ; — M. Louis Venden-Brock, directeur du Lloyd français ; — M. de Waru, agissant en outre comme mandataire de M. Napoléon, comte Daru, pair de France ; — M. Casimir Leconte, agissant en outre comme mandataire de MM. Augustin Glaye, Jean Cotelle, François-Narcisse Pagot et autres, demeurant à Orléans (1) ; — Lesquels ont dit : — Que, suivant la loi du 7 juillet 1838, MM. Casimir Leconte et Compagnie sont concessionnaires du chemin de fer de Paris à Orléans, avec embranchements sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon, pour soixante-dix ans, à partir de ladite loi, sous les clauses et conditions du cahier des charges et de la convention additionnelle qui y sont annexés. — Que les comparants voulant, d'un commun accord, former une société anonyme pour l'exécution de ladite entreprise, — ils en ont arrêté les statuts de la manière suivante :

Titre Ier. *Constitution de la Société, Objet, Dénomination, Domicile, Durée.* — Art. 1er. Il est formé entre les comparants, sauf l'autorisation du Gouvernement, une société anonyme pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans, de ses embranchements et dépendances, et des prolongements et embranchements qui pourront être ultérieurement demandés au Gouvernement par la compagnie, dans le but d'assurer de nouveaux avantages à l'entreprise. — Elle prend la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.*

(1) MM. Pillet-Will, Cotier, Odier, de Waru et Paccard, agissant tant en leurs noms personnels que comme membres ayant la signature de leurs maisons de banque.

2. Le siége de la société et son domicile attributif de juridiction sont établis à Paris.

3. La société commence du jour de son autorisation ; elle finit avec la concession.

Titre II. *Mise en société de la concession.* — 4. MM. Casimir Leconte et compagnie déclarent apporter et mettre en société la concession du chemin de fer de Paris à Orléans, telle qu'elle résulte de la loi du 7 juillet 1838, et du cahier des charges et de la convention additionnelle annexés à ladite loi. — Cet apport est fait sans aucune réserve ni restriction ; en conséquence, la compagnie est mise entièrement au lieu et place des concessionnaires à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent, pour lesdits concessionnaires, tant de la loi du 7 juillet 1838, que du cahier des charges et de la convention additionnelle ci-dessus mentionnés.

Titre III. *Fonds social. Actions.* — 5. Le fonds social est fixé à quarante millions de francs. — Dans le cas d'obtention de prolongements ou d'embranchements prévu par l'article 1er, il y sera pourvu, s'il y a lieu, par une augmentation du fonds social votée en assemblée générale, avec l'approbation du Gouvernement. — Cette augmentation aura lieu par la création de nouvelles actions qui ne pourront être émises au-dessous du pair.

6. Le fonds social est complétement souscrit par les comparants dans les proportions déterminées en un état demeuré ci-annexé, après avoir été des parties certifié véritable et signé en présence des notaires soussignés.

7. Le fonds social est divisé en quatre-vingts mille actions de cinq cents francs chacune.

8. Les actions sont au porteur. — Elles seront remises aux ayants droit après le paiement de vingt-cinq pour cent. — Il ne sera émis aucune action négociable avant que la présente société n'ait été autorisée.

9. Il pourra être accordé des facilités pour le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale. — La décision qui interviendra sur ce point déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure devra être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

10. Les actions seront revêtues de la signature d'un administrateur et d'un directeur, et frappées du timbre sec de la compagnie.

11. La cession des actions s'opère par la tradition du titre.

12. Chaque action est indivisible, et la compagnie ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

13. Chaque action donne droit à un quatre-vingts millième

dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

15. Le montant de chaque action est payable dans la caisse de la société, aux époques ci-après déterminées, savoir : — Vingt-cinq pour cent, ou 125 francs, contre la remise de l'action ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 mars 1839 ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 juin 1839 ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 septembre 1839 ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 décembre 1839 ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 mars 1840 ; — Dix pour cent, ou 50 francs, le 10 juin 1840 ; — Et quinze pour cent, ou 75 francs, le 10 septembre 1840 ; total 500 francs. — Sur le montant du premier versement, il sera prélevé la somme nécessaire pour former le cautionnement de deux millions à fournir par la compagnie aux termes de l'article 54 du cahier de charges de la concession.

16. A défaut de versement aux époques ci-dessus déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de cinq pour cent par an. — Les numéros des actions en retard seront publiés dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine et dans un journal d'Orléans, désignés par le tribunal de commerce, conformément à la loi du 30 mars 1833 ; quinze jours après cet avis et sans autre acte de mise en demeure, lesdites actions seront vendues sur duplicata à la Bourse de Paris par le ministère d'un agent de change, pour compte et aux risques des porteurs en retard. — Les titres primitifs des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit : en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements qui auront dû être opérés cessera d'être admissible à la négociation.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions. Tout autre appel de fonds est interdit.

Titre IV. *Conseil d'administration. — Comité de direction. — Assemblée générale des actionnaires.* — 18. La compagnie est administrée par un conseil d'administration et par un comité de direction.

Conseil d'administration. — 19. Le conseil d'administration est composé de neuf membres nommés par l'assemblée générale. — Chaque administrateur doit être propriétaire de soixante actions au moins, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions, sans préjudice de l'exécution des dispositions de l'article 68 ci-après, en ce qui concerne les membres du conseil d'administration. — Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

20. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils recevront des jetons de présence.

21. La durée des fonctions des administrateurs est de trois années; ils sont renouvelés par tiers d'année en année. — Les membres sortant les deux premières années sont désignés par la voie du sort et ensuite par l'ancienneté. — Les membres sortant peuvent être indéfinitivement réélus.

22. Le conseil d'administration nomme pour trois années son président. En cas d'absence du président, l'administrateur le plus âgé préside.

23. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. — La présence de trois administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations. — Les délibérations sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante. Lorsque trois membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à l'unanimité.

24. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération. — Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou ailleurs sont certifiés par un des directeurs.

25. En cas de décès, retrait ou empêchement permanent d'un ou plusieurs administrateurs, le conseil d'administration pourvoit provisoirement à leur remplacement jusqu'à la première assemblée générale. Si, par l'effet d'une cause quelconque, le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale était réduit à moins de cinq, l'assemblée générale serait immédiatement convoquée à l'effet de compléter le conseil. — Les membres ainsi nommés ne demeurent en fonctions que le temps restant à courir sur l'exercice de leurs prédécesseurs.

26. Le conseil d'administration propose la nomination ou la révocation des directeurs lorsqu'il y a lieu. — Il nomme et révoque tous les agents et employés et fixe leur traitement. — Il détermine les attributions. — Il fixe les dépenses générales de l'administration et les frais des voyages ordonnés dans l'intérêt de la société. — Il autorise les marchés. — Il autorise, avec l'approbation de l'assemblée générale, tous emprunts avec ou sans affectations hypothécaires, toutes acquisitions et aliénations d'immeubles et toutes conventions avec d'autres entreprises de chemin de fer. — Il autorise toutes ventes et achats d'objets mobiliers. — Il autorise tous traités, transactions et compromis. — Il autorise toutes actions judiciaires. — Il détermine le placement des fonds disponibles et autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rentes et aliénations de valeurs appartenant à la compagnie. — Il fixe ou modifie les tarifs du chemin de fer et des éta-

blissements qui en dépendent, dans les limites déterminées par le cahier de charges de la compagnie. — Il approuve les réglements relatifs à l'organisation du service, à la police et à l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances dans les limites déterminées par le cahier de charges. — Il statue sur tous les objets relatifs à l'administration de la société.

27. Indépendamment des attributions qui précèdent, le premier conseil nommé par le présent acte pour toute la durée des travaux est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances; à cet effet, il pourra choisir le mode qui lui paraîtra le plus favorable, tant pour l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation de l'entreprise. Il autorisera les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles, la mise en adjudication de tout ou partie de l'entreprise. Il sera investi des mêmes pouvoirs pour l'exécution des prolongements ou embranchements qui pourront être ultérieurement concédés à la compagnie.

28. Le conseil d'administration peut, dans les circonstances où il le juge utile, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

29. Les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire, relativement aux engagements de la compagnie. — Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

30. Sont nommés administrateurs : — MM. le comte Pillet-Will, président; — Ernest André; — François Bartholony, — Le comte Daru ; — Louis Dufour; — Jonas Hagerman; — François Mathieu ; — James Odier; — Adolphe de Waru.

Comité de direction. — 31. Le comité de direction se compose d'un directeur général et de deux directeurs nommés et revocables par l'assemblée générale sur la proposition de la majorité absolue des membres du conseil d'administration.

32. Le comité est présidé par le directeur général.

33. Le directeur général doit être propriétaire de deux cents actions, et chacun des deux directeurs de cent actions au moins.— Ces actions sont inaliénables pendant la durée des fonctions des directeurs et demeurent spécialement affectées à la garantie de leur gestion. Les titres en sont déposés dans la caisse de la société.

34. L'assemblée générale détermine, sur la proposition du conseil d'administration, le traitement et les avantages attribués aux directeurs.

35. Le comité est chargé, sous l'autorité du conseil d'administration, conformément aux dispositions de l'article 26 qui précède, et suivant les décisions dudit conseil, de la direction de l'entreprise et de la gestion des affaires de la société.— Il propose

la nomination et la révocation de tous agents et employés, et la fixation de leurs attributions et de leurs traitements.— Il règle et acquitte les dépenses. — Il passe les marchés. — Il opère les acquisitions et aliénations d'immeubles, il effectue les ventes et achats d'objets mobiliers. — Il fait les traitéset opère les transactions et compromis. — Il suit les transactions judiciaires. — Il opère les placements et retraits de fonds. — Il propose la fixation et la modification des tarifs. — Il propose les réglements relatifs à l'organisation du service, à la police et à l'exploitation du chemin et de ses dépendances. — Il dirige le travail des bureaux, signe la correspondance, établit les comptes. — Il reçoit les notifications ou les significations que le Gouvernement serait dans le cas d'adresser à la compagnie, conformément à l'article 52 du cahier de charges, annexé à la loi de concession. — Il correspond avec toutes les administrations publiques. — Il fait tous actes conservatoires.

36. Les transferts de rentes et aliénations de valeurs ainsi que les acceptations et mandats sur la Banque, sur les receveurs généraux et sur tous autres dépositaires des fonds de la compagnie, devront être signés par un administrateur et un directeur.

37. Les directeurs assistent aux délibérations du conseil d'administration avec voix consultative. — Ils votent à l'assemblée générale.

38. Par dérogation à l'article 31 ci-dessus, M. Casimir Leconte est nommé, par les présents statuts, directeur général de l'entreprise Les deux autres directeurs seront nommés par le conseil d'administration, sauf confirmation par l'assemblée générale, qui aura lieu après l'autorisation de la société, conformément à l'article 52 ci-après.

Assemblée générale des actionnaires. — 39. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

40. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus. Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente ou plus et représentent au moins le dixième du fonds social.

41. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle. — Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion, sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents, ou la quantité d'actions représentées; mais elles ne doivent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion, et ne peuvent s'étendre, en aucun cas, aux objets spéciaux qui sont régis par les dispositions particulières de l'article 50.

42. L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siége de la société, dans le courant du mois de mars. — Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

43. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, et dans un journal d'Orléans, désigné comme il est dit à l'article 16 qui précède. — Dans le cas de seconde convocation prévu par l'article 41, le délai pour insertion dans les journaux est réduit à quinze jours.

44. Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la compagnie, dix jours au moins avant celui de la réunion, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. — Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées; elle est valable pour la seconde réunion de l'assemblée générale, dans le cas de deuxième convocation. — Les certificats de dépôts mentionnés en l'article 9 dispensent de cartes d'admission à l'assemblée générale.

45. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration; les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs. — Le bureau désigne le secrétaire qui peut être l'un des employés supérieurs de l'administration.

46. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

47. Vingt actions donnent droit à une voix, le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

48. Le nombre d'actions de chaque actionnaire est constaté par sa carte d'admission.

49. L'assemblée générale entend et approuve les comptes. — Elle statue sur toutes propositions d'emprunts, d'acquisitions et d'aliénations d'immeubles, qui lui sont soumises par le conseil d'administration. — Elle délibère sur les propositions de prolongements et embranchements, d'augmentation du fonds social, de modifications et d'additions aux statuts qui lui sont faites par le conseil d'administration. — Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause. — Elle prononce, sur la proposition du conseil d'administration et en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société. — Elle nomme et révoque les membres du comité de direction, sur la proposition du conseil d'ad-

ministration, et détermine, sur la proposition du même conseil, le traitement et les avantages à leur attribuer.

50. Les délibérations relatives à la modification éventuelle des statuts, aux demandes d'embranchements ou prolongements du chemin, à l'augmentation du fonds social et à la révocation des membres du comité de direction, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième au moins du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente au moins.

51. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. — Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau. — Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou ailleurs sont certifiés par un des directeurs.

52. La première réunion de l'assemblée générale des actionnaires aura lieu dans le plus court délai possible après l'autorisation de la société, à l'effet de statuer sur l'organisation définitive de la compagnie. — La convocation de cette assemblée sera faite par lettres adressées dix jours avant celui de la réunion au domicile des actionnaires ayant droit de voter.

53. Les réunions ultérieures de l'assemblée générale auront lieu après l'achèvement des travaux, à moins de circonstances particulières qui motivent sa réunion avant cette époque.

Titre V. *Comptes annuels. — Amortissement. — Réserve. — Dividendes.* — 54. Chaque année un inventaire du passif et de l'actif de la compagnie sera soumis par le conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion du mois de mars.

55. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'annuité du fonds de reconstitution du capital et généralement toutes les charges sociales.

56. Sur l'excédant des produits, après le paiement de ces charges et avant toute distribution de dividendes, il sera prélevé chaque année la somme nécessaire pour constituer une réserve destinée à pourvoir aux besoins imprévus et aux dépenses extraordinaires de l'entreprise.

57. Le conseil d'administration déterminera chaque année la somme à verser au fonds de reconstitution du capital social. Cette annuité ne pourra excéder un pour cent de ce capital. — Il fixera également le prélèvement à faire pour constituer le fonds de réserve; ce prélèvement ne pourra être au-dessous du vingtième des produits de l'année, après le paiement des charges sociales énoncées en l'article 55 qui précède. — Ce prélèvement cessera lorsque la réserve aura atteint le dixième du fonds social; il

reprendra lorsque la réserve sera descendue au-dessous de cette limite.

58. Le surplus des produits sera réparti par égales portions entre toutes les actions à titre de dividendes.

59. A mesure que, conformément à l'article 26 du cahier des charges, des parties de chemin de fer auront été reçues par l'administration publique et livrées à la circulation, le conseil d'administration pourra ordonner la distribution aux actionnaires des produits de cette exploitation partielle, sous la déduction proportionnelle de tous frais et charges sociales, et des prélèvements ci-dessus réglés.

60. Lorsque les sommes existant au fonds de reconstitution du capital seront égales au cinquième du fonds social, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, pourra en ordonner la répartition entre toutes les actions.

61. Les sommes existant au fonds de reconstitution du capital, seront placés, au nom de la compagnie, en rentes ou effets publics, émis ou à émettre par le Gouvernement ou sous sa garantie, et en obligations ou emprunts des départements et des villes autorisés par le Gouvernement. — Les arrérages de ces valeurs seront placés de la même manière et avec les mêmes affectations.

62. Le paiement des dividendes se fait au siége de la compagnie. — Tous dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq ans après l'époque de leur paiement, dûment annoncé dans les deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, et dans un journal d'Orléans, désignés comme il est dit ci-dessus, article 16, sont acquis à la société.

Titre VI. *Dispositions générales. — Modifications. — Liquidation.* — 63. Si l'expérience faisait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 49 et 50 qui précèdent. — Les délibérations qui seraient prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement. — Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité absolue des voix, à l'effet de consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications votées par l'assemblée générale. Le comité de direction est autorisé à passer tous actes en conséquence.

64. Lors de la dissolution de la compagnie, l'assemblée générale déterminera le mode de liquidation à suivre.

65. A l'expiration de la concession, les sommes existant dans la caisse de la réserve, et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession, sans pré-

judice de l'exécution du quatrième paragraphe de l'article 45 dudit cahier des charges.

TITRE VII. *Contestations.* — 66. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres. — Le tribunal arbitral est composé de trois arbitres, sur le choix desquels les parties seront tenues de s'entendre dans un délai de huitaine. — A défaut de quoi la nomination des trois arbitres sera faite par le tribunal de commerce du département de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente. — Les arbitres décident comme amiables compositeurs et en dernier ressort, sans être tenus de s'astreindre aux formes et délais de la procédure. — Leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation. — En quelque nombre que soient les actionnaires dans une contestation, ils seront tenus, lorsqu'ils auront un seul et même intérêt, de se faire représenter par un commissaire ayant qualité pour faire et recevoir en leur nom tous actes judiciaires, soit en demandant, soit en défendant.

67. A défaut d'élection de domicile à Paris, le domicile de droit de chaque actionnaire pour tous actes de procédure, en cas de contestations, est au siége de la société.

TITRE VIII. *Dispositions transitoires. — Mandat spécial.* — 68. Conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi de concession, les membres du conseil d'administration et M. Casimir Leconte, concessionnaire, sont tenus de conserver, pendant la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeur nominale, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps.

69. La demande en autorisation de la présente société sera soumise au Gouvernement par M. C. Leconte, qui est autorisé de consentir, au nom de tous les actionnaires, à toutes les modifications, additions ou suppressions qui seraient exigées par le Gouvernement comme condition de l'approbation. Il est autorisé à passer tous actes à cet effet.

70 et dernier. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes, pour les faire publier partout où besoin sera.

Ordonnance qui approuve les nouveaux statuts de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. — 31 *janvier* 1841.

Louis-Philippe, etc. — Vu l'ordonnance royale du 13 août 1838, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris pour l'établissement du chemin de fer de Paris à Orléans; — Les délibérations de l'assemblée générale des actionnaires de ladite société, des 22 mars et 8 août 1840, et celle du conseil d'administration, en date des 20 novembre et 18 décembre derniers; — Les lois des 7 juillet 1838, 1er août 1839 et 15 juillet 1840; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les nouveaux statuts de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans sont approuvés tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 14 janvier 1841, devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

2. Ladite compagnie sera soumise à toutes les obligations qui dérivent, tant de la loi du 7 juillet 1838 que de celle du 15 juillet 1840, et du réglement d'administration publique prescrit par l'article 4 de ladite loi.

3. La société continuera de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture et du commerce, aux préfectures des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et du Loiret, aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Versailles et Orléans, et aux chambres de commerce de Paris et d'Orléans. — Elle sera, en outre, tenue de remettre chaque année, au ministère de l'agriculture et du commerce, une copie de l'inventaire général de son actif et de son passif.

4. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui sera insérée au *Moniteur*, publiée dans le *Bulletin des Lois* et dans un Journal d'annonces

judiciaires des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et du Loiret.

Acte modificatif des statuts du chemin de fer de Paris à Orléans.

Par-devant Mᵉ Philippe-Edme-Ernest Foucher et l'un de ses collègues, notaires à Paris, soussignés, a comparu : — M. Casimir-François-Joseph Leconte, directeur général de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, demeurant à Paris, rue de la Tour-des-Dames, 9 ; — Agissant au nom du comité de direction, en vertu de l'autorisation donnée à ce comité par l'art. 63 des statuts de ladite compagnie, arrêtés par un acte passé devant Mᵉ Foucher, l'un des notaires soussignés, qui en a la minute, et son collègue, le 11 août 1838, enregistré et approuvé par ordonnance royale du 13 août suivant, lequel article est ainsi conçu : — « Art. 63. Si l'expérience faisait connaître la convenance d'ap» porter quelques modifications ou additions aux présents sta» tuts l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la » forme déterminée par les articles 49 et 50 qui précèdent. — » Les délibérations qui seraient prises en conséquence ne seront » exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement. » — Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'adminis» tration délibérant à la majorité absolue des voix, à l'effet de » consentir les changements que le Gouvernement jugerait né» cessaire d'apporter aux modifications votées par l'assemblée » générale : le comité de direction est autorisé à passer tous ac» tes en conséquence. » — Lequel a dit que depuis l'ordonnance royale du 13 août 1838, par laquelle a été autorisée la société anonyme formée conformément à la loi du 7 juillet 1838, pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans, les lois des 1ᵉʳ août 1839 et 15 juillet 1840 ont apporté, dans les conditions de l'existence de la société, des modifications qui rendent indispensable une refonte de ses statuts ; — Que, par délibérations de l'assemblée générale, prises les 22 mars et 8 août 1840, conformément aux articles 49 et 50 des statuts annexés à l'ordonnance du 13 août 1838, et par délibérations du conseil d'administration en date des 20 novembre et 18 décembre 1840, dont les extraits délivrés par M. Casimir Leconte, l'un des directeurs de la compagnie, sont demeurés ci-annexés après avoir été de M. Casimir Leconte certifiés véritables, et enregistrés à Paris le même jour 14 janvier présent mois, fᵒ 125 recto, cases 6, 7, 8 et 9, par Leverdier, qui a reçu pour chacun d'eux un franc dix centimes. — Lesdits statuts sont modifiés ainsi qu'il suit, sauf l'approbation du Gouvernement.

Titre Ier. *Constitution de la société, objet, dénomination, domicile, durée.* — Art. 1er. La société anonyme formée avec l'autorisation du Gouvernement, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans, de son embranchement sur Corbeil et dépendances, et les prolongements et embranchements qui pourront être ultérieurement concédés à la compagnie, a son siége et son domicile attributif de juridiction à Paris.

2. La société finira avec la concession.

Titre II. *Mise en société de la concession.* — 3. MM. Casimir Leconte et compagnie ayant apporté et mis en société la concession du chemin de fer de Paris à Orléans, telle qu'elle résulte de la loi du 7 juillet 1838, et du cahier de charges et de la convention additionnelle annexés à ladite loi, sans aucune réserve ni restriction, la compagnie se trouve entièrement aux lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions qui résultent pour lesdits concessionnaires, tant des lois des 7 juillet 1838, 1er août 1839 et 15 juillet 1840, que du cahier des charges annexé à cette dernière loi.

Titre III. *Fonds social, actions.* — 4. Le fonds social est fixé à quarante millions de francs. Dans le cas d'obtention de prolongements ou d'embranchements, prévu par l'article 1er, il y sera pourvu, s'il y a lieu, par une augmentation du fonds social, votée par l'assemblée générale, avec l'approbation du Gouvernement. — Cette augmentation aura lieu par la création de nouvelles actions qui ne pourront être émises au-dessous du pair.

5. Le fonds social complétement souscrit est divisé en quatre-vingt mille actions de cinq cents francs chacune.

6. Les actions sont au porteur. — Dans l'année qui suivra l'achèvement des travaux et la mise en exploitation du chemin de fer dans toute son étendue, les titres de ces actions seront retirés des mains des porteurs, qui recevront en échange des titres définitifs indiquant les principales dispositions des présents statuts.

7. Les actions sont revêtues de la signature d'un administrateur et d'un directeur, et frappées du timbre sec de la compagnie.

8. La cession des actions s'opère par la tradition du titre.

9. Chaque action est indivisible, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

10. Chaque action donne droit à un quatre-vingt millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

11. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

12. Le montant de chaque action, déduction faite des versements effectués, est payable à la caisse de la société, aux époques

qui seront déterminées par le conseil d'administration. — Aucun appel de fonds ne pourra excéder dix pour cent du montant de l'action, soit cinquante francs, sauf le dernier versement qui pourra être de quinze pour cent. — Tout appel de fonds devra être annoncé, un mois avant l'époque fixée pour le versement, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine désignés par le président du tribunal de commerce, conformément à la loi du 31 mars 1833. — Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions.

13. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an. Les numéros des actions en retard seront publiés dans la forme indiquée à l'article 12 ci-dessus; quinze jours après cet avis et sans acte de mise en demeure, lesdites actions seront vendues sur duplicata à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour compte et au risque des porteurs en retard. — Les titres primitifs des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements qui auront dû être opérés cessera d'être admissible à la négociation.

14. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions : tout autre appel de fonds est interdit.

15. Les facilités accordées pour le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale sont maintenues. — Les décisions du conseil d'administration déterminent la forme des certificats de dépôts, le mode de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

Titre IV. *Conseil d'administration, comité de direction, assemblée générale des actionnaires.* — 16. La compagnie est administrée par un conseil d'administration et par un comité de direction et des travaux.

Conseil d'administration. — 17. Le conseil d'administration est composé de douze membres nommés par l'assemblée générale. Chaque administrateur doit être propriétaire de soixante actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. — Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

18. Les fonctions des administrateurs sont gratuites, ils recevront des jetons de présence.

19. La durée des fonctions des administrateurs est de trois années; ils sont renouvelés par tiers d'année en année. — Les membres sortant les deux premières années sont désignés par la voie du sort, et ensuite par l'ancienneté. — Les membres sortant peuvent être indéfiniment réélus.

20. Le conseil d'administration nomme chaque année son président et un vice-président. — En cas d'absence du président et

du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit le remplacer pendant son absence. — Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. — La présence de quatre administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations. — Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage la voix du président est prépondérante. Lorsque quatre membres seulement sont présents les décisions doivent être prises à l'unanimité.

22. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération.

23. En cas de décès, retraite ou empêchement permanent d'un ou de plusieurs administrateurs, le conseil d'administration pourvoit à leur remplacement provisoire jusqu'à la première assemblée générale.—Toutefois, si, par l'effet d'une cause quelconque, le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale était réduit à moins de sept, l'assemblée générale serait immédiatement convoquée à l'effet de compléter l'assemblée. — Les membres ainsi nommés ne demeurent en fonctions que le temps restant à courir sur l'exercice de leur prédécesseur.

24. Le conseil d'administration propose la nomination et la révocation des directeurs, lorsqu'il y a lieu. — Il nomme et révoque tous autres agents et employés et fixe leur traitement. — Il détermine les attributions. — Il fixe les dépenses générales de l'administration et les frais de voyages ordonnés dans l'intérêt de la société. — Il autorise les marchés. — Il autorise toutes ventes et achats d'objets mobiliers.— Il autorise tous traités, transactions et compromis. — Il autorise toutes actions judiciaires. — Il autorise, avec l'approbation de l'assemblée générale, tous emprunts, avec ou sans affectations hyphotécaires, toutes acquisitions et aliénations d'immeubles, et toutes conventions avec d'autres entreprises de chemin de fer. — Il détermine le placement des fonds disponibles et autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rentes et aliénations de valeurs appartenant à la compagnie. — Il fixe ou modifie les tarifs du chemin de fer et des établissements qui en dépendent, dans les limites déterminées par le cahier de charges de la concession. — Il approuve les réglements relatifs à l'organisation du service, à la police et à l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances, dans les limites déterminées par le cahier de charges. — Il statue sur tous les objets relatifs à l'administration de la société.

25. Le conseil d'administration peut, dans les circonstances où il le juge utile, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial, et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

26. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la compagnie. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Comité de direction et des travaux. — 27. Le comité de direction et des travaux se compose de trois directeurs, de l'ingénieur en chef, chargé de l'exécution des travaux, et de l'ingénieur du matériel.

28. Les directeurs sont nommés et peuvent être révoqués par l'assemblée générale, sur la proposition de la majorité absolue des membres du conseil d'administration. — Tout directeur dont la révocation doit être ainsi proposée cesse ses fonctions immédiatement après la communication qui lui est donnée de la décision du conseil prise à cet effet, et demeure suspendu jusqu'au vote de la première assemblée générale qui, en aucun cas, ne pourra être retardée au delà d'une année.

29. Le comité nomme, à la majorité des voix, son président qui est pris parmi ses membres, et dont le choix est soumis à l'approbation du conseil d'administration. — Un des directeurs, désigné par le conseil d'administration, prend le titre de directeur général, et remplit les fonctions qui lui sont ci-après attribuées : en cas d'absence, il est suppléé dans ses fonctions par un autre directeur.

30. Chacun des directeurs doit être propriétaire de cent actions. Ces actions demeureront déposées dans la caisse de la société comme garantie de la gestion des directeurs, et seront inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

31. L'assemblée générale détermine, sur la proposition du conseil d'administration le traitement et les avantages attribués aux directeurs.

32. Le comité est chargé, sous l'autorité du conseil d'administration, conformément aux dispositions de l'article 25 qui précède, et suivant les décisions dudit conseil, de la direction de l'entreprise et de la gestion des affaires de la société. — Il propose la nomination et la révocation de tous agents et employés et la fixation de leurs atrtibutions et de leur traitement. — Il règle et acquitte les dépenses. — Il passe les marchés. — Il opère les acquisitions et aliénations d'immeubles; il effectue les ventes et achats d'objets mobiliers. — Il fait les traités et opère les transactions et compromis. — Il suit les actions judiciaires. — Il opère les placements et retraits de fonds. — Il propose la fixation et la modification des tarifs. — Il propose les réglements relatifs à l'organisation du service, à la police et à l'exploitation du chemin de fer et à ses dépendances. — Il dirige le travail des

bureaux, signe la correspondance, établit les comptes. — Il fait tous actes conservatoires.

33. Le directeur général reçoit les notifications ou les significations que le Gouvernement est dans le cas d'adresser à la compagnie, conformément à l'article 52 du cahier de charges de la concession. — Il certifie les extraits des procès-verbaux de l'assemblée générale et du conseil d'administration à produire en justice ou ailleurs.

34. Les transferts de rentes et aliénations de valeurs, ainsi que les acceptations et les mandats sur la Banque, sur les receveurs généraux et sur tous autres dépositaires des fonds de la société, devront être signés par un administrateur et un directeur.

35. Les membres du comité de direction et des travaux assistent aux délibérations du conseil d'administration avec voix consultative. — Ils votent à l'assemblée générale lorsqu'ils sont actionnaires.

36. En cas de vacance de l'un des emplois de directeur, par suite de décès, démission ou toute autre cause, le conseil d'administration pourvoit provisoirement à son remplacement jusqu'à la première assemblée générale, qui procède à la nomination définitive.

37. Les dispositions ci-dessus, relatives à l'organisation du comité de direction et des travaux, seront révisées, s'il y a lieu, dans l'année qui suivra l'achèvement des travaux du chemin de fer de Paris à Orléans.

Assemblée générale des actionnaires. — 38. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

39. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus. — Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente ou plus et représentent au moins le dixième du fonds social.

40. Dans le cas où, sur la première convocation, les actionnaires ne remplissent pas les conditions ci dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, à vingt jours d'intervalle. — Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents ou la quantité d'actions représentées ; mais elles ne doivent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion, et ne peuvent, en aucun cas, s'étendre aux objets spéciaux qui sont régis par les dispositions particulières de l'art. 49.

41. L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siége de la société dans le courant du mois de mars. — Elle se réunit en outre, extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

42. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, vingt jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés comme il est dit en l'article 12 qui précède. — Dans le cas de seconde convocation prévue par l'art. 40, le délai pour l'insertion dans les journaux est réduit à quinze jours.

43. Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la société huit jours au moins avant celui de la réunion, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. — Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées; elle est valable pour la seconde réunion de l'assemblée générale dans le cas d'une deuxième convocation. — Les certificats de dépôt mentionnés en l'art. 15 donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale lorsqu'elles seront demandées dans le délai fixé.

44. L'assemblée générale est présidée par le président ou vice-président du conseil d'administration, et, à son défaut, par l'administrateur qui le remplace. Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs. — Le bureau désigne le secrétaire.

45. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

46. Vingt actions donnent droit à une voix : le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

47. Le nombre d'actions de chaque actionnaire est constaté par sa carte d'admission.

48. L'assemblée générale entend et approuve les comptes. — Elle statue sur toutes propositions d'emprunts et d'acquisitions et aliénations d'immeubles qui lui sont soumises par le conseil d'administration. — Elle délibère sur les propositions de prolongements ou d'embranchements, d'augmentation du fonds social, de modifications et additions aux statuts, qui lui sont faites par le conseil d'administration. — Elle nomme et révoque les directeurs sur la proposition du conseil d'administration, et détermine, sur la proposition du même conseil, le traitement et les avantages à leur attribuer. — Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou d'autre cause. — Elle prononce, sur la proposition du conseil d'administration, et en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

49. Les délibérations relatives à la modification éventuelle des

statuts, aux demandes d'embranchements ou prolongements du chemin, à l'augmentation du fonds social, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième au moins du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents au nombre de trente au moins.

50. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires. — Elles sont constatées par des procès-verbaux, signés par les membres du bureau.

51. Les réunions annuelles et périodiques de l'assemblée générale ne commenceront à avoir lieu qu'après l'achèvement des travaux, à moins de circonstances particulières qui motivent sa réunion avant cette époque.

Titre V. *Comptes annuels, intérêts, dividendes, amortissement.* — 52. Pendant l'exécution des travaux et à partir du 1er janvier 1841 jusqu'au jour où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation dans toute son étendue, chaque action aura droit à un intérêt annuel de quatre pour cent sur le montant des versements effectués.

53. Après l'époque où le chemin de fer aura été terminé et livré à la circulation, il sera dressé, chaque année, un inventaire général du passif et de l'actif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion du mois de mars.

54. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés et généralement toutes les charges sociales.

55. Sur l'excédant des produits, après le paiement des charges détaillées en l'article précédent, il sera prélevé, chaque année, 1° un pour cent du capital social, qui sera employé, conformément à l'art. 1er de la loi du 15 juillet 1840, à l'amortissement des actions par voie de remboursement de leur capital nominal; 2° trois pour cent du capital social qui seront employés à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois pour cent, la portion d'intérêt afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital en quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours. — Le surplus des produits sera réparti à titre de dividende entre toutes les actions indistinctement, et à raison de un quatre-vingt millième par chaque action.

56. S'il arrivait que dans le cours d'une ou de plusieurs années les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour opérer les prélèvements mentionnés sous les numéros 1 et 2 de l'article

précédent, il y serait pourvu au moyen de la garantie accordée par l'Etat à la société en exécution de la loi du 15 juillet 1840 déjà énoncée.

57. Si, enfin, les produits bruts d'une année venaient à être insuffisants pour couvrir les charges sociales énoncées en l'article 54 ci-dessus, les sommes versées par l'Etat en exécution de sa garantie seront employées à couvrir le déficit, et l'excédant seul sera affecté, 1° à servir l'amortissement à raison d'un pour cent du capital social; 2° à servir, au centime le franc, l'intérêt dû aux actions.

58. Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité d'un million six cent mille francs garantie, les produits nets de l'entreprise excédant quatre pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes versées par l'Etat, conformément à l'art. 3 de la loi du 15 juillet 1840.

59. Lorsque l'Etat aura été remboursé des sommes qu'il aura pu payer de la garantie ci-dessus exprimée, s'il était arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'eussent pas reçu l'intérêt de trois pour cent qui leur est dû, ou que le service de l'amortissement eût éprouvé quelque altération. les produits libres destinés à être répartis à titre de dividende seront employés jusqu'à due concurrence et avant toute répartition du dividende à compléter, 1° à l'amortissement son annuité d'un pour cent; 2° à toutes les actions, l'intérêt de trois pour cent pour les années où ces annuités et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplétement.

60. Après l'achèvement complet de l'amortissement des actions et l'acquittement des sommes qui pourraient rester dues, soit à à l'Etat pour remboursement des versements qu'il aurait pu faire comme garant, soit aux actionnaires pour complément de leur intérêt de trois pour cent, les produits nets de l'entreprise seront, chaqne année, jusqu'à l'expiration de la concession, intégralement distribués, à titre de dividende, entre les actionnaires à raison de un quatre-vingt millième par action.

61. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siége de la société. — Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur paiement dûment annoncé dans les deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés comme il a été dit ci-dessus à l'article 12, sont acquis à la société conformément à l'art. 2277 du Code civil.

62. Le fonds d'amortissement se compose, 1° du prélèvement annuel d'un pour cent du capital stipulé en l'art. 55 qui précède; 2° des intérêts afférents aux actions amorties; 3° de l'intérêt des sommes non encore employées en rachat d'actions; ce

fonds est employé chaque année au remboursement d'un nombre d'actions déterminé par le tableau annexé aux présents statuts.

63. La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement chaque année à Paris, aux époques fixées par le tableau d'amortissement à publier dans l'année qui suivra l'achèvement des travaux et suivant la forme arrêtée par le conseil d'administration.

64. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit à l'article 12 ci-dessus.

Titre VI. *Dispositions générales, modification, liquidation.*— 65. Si l'expérience faisait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les art. 48 et 49 qui précèdent.—Les délibérations qui seraient prises en conséquence, ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement. — Tous pouvoirs sont donnés au conseil d'administration, délibérant à la majorité absolue des voix, à l'effet de consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications votées par l'assemblée générale; le comité de direction est autorisé à passer tous actes en conséquence.

66. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

67. A l'expiration de la concession, les sommes existant dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier de charges de la concession, sans préjudice de l'exécution du quatrième paragraphe de l'article 45 dudit cahier de charges.

Titre VII. *Contestations.* — 68. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres. — Le tribunal arbitral est composé de trois membres sur le choix desquels les parties sont tenues de s'entendre dans un délai de huitaine; à défaut de quoi la nomination des trois arbitres est faite par le président du tribunal de commerce du département de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente. — Les arbitres décident comme amiables compositeurs et en dernier ressort, sans être tenus de s'astreindre aux formes et délais de la procédure. — Leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation. En quelque nombre que soient les actionnaires dans une contestation, ils seront tenus, lorsqu'ils auront un seul et même

intérêt, de se faire représenter par un commissaire ayant qualité pour faire et recevoir en leur nom tous actes judiciaires, soit en demandant, soit en défendant.

69. A défaut d'élection de domicile à Paris, le domicile de droit de chaque actionnaire, pour tous actes de procédure, en cas de contestation, est au siége de la société.

Titre VIII. *Dispositions transitoires, mandat spécial.* — 70. Conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi de concession, M. Casimir Leconte et ceux des membres du conseil d'administration nommés par l'article 30 des statuts approuvés par l'ordonnance royale du 13 août 1838, qui étaient désignés avec lui, en l'article 3 de la loi du 7 juillet 1838, sous l'expression collective de Casimir Leconte et compagnie, seront tenus de conserver, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeurs nominales, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps.

71. Indépendamment des attributions déterminées par l'art. 24 ci-dessus, le premier conseil d'administration, nommé pour toute la durée des travaux, est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances; à cet effet, il pourra choisir le mode qui lui paraîtra le plus favorable tant pour l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation de l'entreprise; il autorisera les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles, la mise en adjudication de tout ou partie des travaux et les traités à forfait pour tout ou partie de l'entreprise; il sera investi des mêmes pouvoirs pour l'exécution des prolongements ou embranchements qui pourraient être ultérieurement concédés à la compagnie.

72. Par dérogation à l'article 17, le même conseil d'administration, actuellement composé de neuf membres, est autorisé à se compléter ultérieurement par la désignation de trois nouveaux administrateurs dont la nomination devra être sanctionnée par l'assemblée générale dans sa plus prochaine réunion.

73 et dernier. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes pour les faire publier partout où besoin sera.

Ordonnance qui autorise la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans à contracter l'emprunt nécessaire pour réaliser une somme effective de dix millions. — 22 *octobre* 1842.

LOUIS-PHILIPPE, etc.; — Vu l'article 2 de la loi du 15 juillet 1840, relative au chemin de fer de Paris à Orléans, lequel article porte, au deuxième paragraphe, que si, dans l'insuffisance du fonds social pour achever les travaux et mettre l'entreprise en exploitation, la compagnie contractait un emprunt, les intérêts de cet emprunt et son amortissement annuel, dont le taux devra être agréé par le gouvernement, seront prélevés sur le produit brut du chemin. — Et au troisième paragraphe, qu'en aucun cas l'annuité à payer par le gouvernement ne pourra dépasser l'intérêt à quatre pour cent de quarante millions (soit un million six cent mille francs); — Vu l'extrait du procès-verbal de la séance des actionnaires, réunis en assemblée générale, le 6 octobre courant, et duquel il résulte que le conseil d'administration de la compagnie a été investi de pleins pouvoirs à 'effet de contracter, au nom de ladite compagnie, l'emprunt nécessaire pour réaliser une somme effective de dix millions; — Vu la demande formée, à la date du 13 de ce mois, par le conseil d'administration, et dans laquelle sont spécifiées les conditions de cet emprunt ainsi qu'il suit; savoir : — « 1° Pour valeur de l'emprunt de dix millions, les souscrip- » teurs recevront huit mille huit cent quatre-vingt-huit » obligations de mille deux cent cinquante francs chacune, » portant intérêt à quatre pour cent par an, à dater du » 1er juillet 1842, soit un intérêt de cinquante francs paya- » ble par semestre, les 1er janvier et 1er juillet de chaque » année; — 2° Les obligations seront remises aux souscrip- » teurs contre le versement de mille cent vingt-cinq francs, » réalisable dans la caisse de la compagnie, savoir : — Trois » cent trente-sept francs cinquante centimes le 1er novembre » prochain. — Trois cent trente-sept francs cinquante cen- » times le 1er janvier 1843. — Et quatre cent cinquante francs

» le 1er avril suivant; — 3° L'amortissement desdites obli-
» gations sera effectué par voie de tirage au sort et de rem-
» boursement, dans la période de quarante-six ans et trois
» cent vingt-quatre jours, déterminée par l'article 1er de la
» loi du 15 juillet 1840, pour la garantie d'intérêt concédée
» par l'État; » — Sur le rapport de nos ministres-secrétaires d'État des travaux publics et des finances. — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est autorisée à contracter l'emprunt nécessaire pour réaliser une somme effective de dix millions (10,000,000 fr.) aux conditions ci-dessus exprimées.

2. Nos ministres secrétaires d'État des travaux publics et des finances sont chargés de, etc.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ROUEN, AU HAVRE ET A DIEPPE.

1° Chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe (par les plateaux),

CONCÉDÉ DIRECTEMENT, PAR UNE LOI, POUR 80 ANS (1).

Loi de concession. — 6 *juillet* 1838 (2).

ART. 1er. L'offre faite par les sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, avec embranchement jusqu'à Elbeuf et jusqu'à Louviers, est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, stipulées dans le cahier des charges arrêté, les 26 mai et 14 juin 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et acceptées aux mêmes dates par lesdits sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, recevront leur pleine et entière exécution. — Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

2. Aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Rouen, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Rouen, Poissy excepté, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de vingt-huit ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

(1) Le premier projet de loi pour l'exécution d'un chemin de fer de Paris à Rouen a été présenté à la chambre des députés en 1835. La commission n'a point déposé son rapport. Un second projet de loi a été présenté le 3 juin 1837. L'Etat allouait une subvention de dix millions; l'adjudicataire avait le choix entre le tracé par la vallée et le tracé par les plateaux. La ligne se prolongeait jusqu'au Havre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers. Le rabais devait porter sur le chiffre de la subvention. Le rapport par M. Mathieu (Saône-et-Loire) fut déposé le 13 juin. Il n'y eut pas de discussion dans la session.

En 1838, le chemin de fer de Rouen et le Havre (par les plateaux) était compris dans le projet général présenté le 15 février, qui mettait les chemins de fer à la charge de l'Etat et qui fut rejeté le 12 mai de la même année sur le rapport de M. Arago.

(2) Rapportée par la loi du 1er août 1839. Voyez ci-après page 458.

3. Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, avec embranchement jusqu'à Elbeuf et Louviers, avant de s'être constitués en société anonyme, dûment autorisée conformément à l'article 37 du Code de commerce.

4. Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. — Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Cahier de charges (1). — Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de huit années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera sa concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe avec embranchement sur Elbeuf et Louviers, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira du côté nord de la rue Lafayette, entre les rues du faubourg Saint-Denis et du faubourg Poissonnière; il passera entre Saint-Denis et la Seine, s'élèvera au col de Pierrelay, par la vallée de Montmorency, passera à Pontoise, suivra la vallée de la Viosne, passera à Chars, franchira le col de Boubiers et le contre-fort de Reilly, passera à Gisors, Etrepagny, Charleval, remontera la vallée de l'Andelle jusqu'à Vascœuil, suivra la vallée de Ry jusqu'à Blainville d'où il passera dans la vallée de Robec, pour arriver à Rouen au boulevard Beauvoisin; il se continuera ensuite sans interruption sur le Havre, en passant par la vallée de Deville, par le Houlm, Puvilly, Flamainville, Yvetot, près de Bolbec et par Harfleur. — De Charleval,

(1) Ce cahier de charges étant conforme à celui d'Orléans pour toutes les dispositions générales, et la loi à laquelle il se rapporte n'ayant reçu aucune exécution, on s'est borné à insérer dans ce Recueil les articles relatifs au tracé et le tarif. Il a été publié au Bulletin des Lois, série 9e, Lois et ordonnances, etc., volume 17, page 37.

une branche du chemin principal descendra par la vallée de l'Andelle, suivra la rive droite de la Seine, franchira le col de Tourville, traversera la Seine à Oissel et arrivera à Saint-Sevère, faubourg de Rouen, sur le bord de la Seine. — Deux embranchements seront dirigés, l'un jusqu'à Louviers, l'autre jusqu'à Elbeuf. — Le tracé sur Dieppe se détachera de la ligne principale à Blainville, remontera la vallée de Ry, franchira le col d'Estouville et descendra à Dieppe par la vallée d'Arques en passant par Bellencombre, le Grand-Torcy et Arques. — Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas trois millimètres et demi ($0^m\ 003\frac{1}{2}$) par mètre, tant pour la ligne principale que pour les embranchements. Toutefois, entre Bolbec et le Havre, la pente de cinq millimètres ($0^m\ 005$) pourra être admise.

4. Le chemin de fer aura deux voies sur tout son développement. — Toutefois la compagnie pourra d'abord ne poser qu'une seule voie sur les embranchements de Dieppe, de Louviers et d'Elbeuf, et sur la partie comprise entre Rouen et le Havre; mais les terrains seront achetés et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies. La compagnie sera tenue de poser la seconde voie dès que la nécessité en aura été déclarée par une ordonnance royale.

Le tarif était établi de la manière suivante : 1° Voitures couvertes fermées à glaces, suspendues, 0, 075; 2° Voitures découvertes, sur ressorts, 0, 05; 3° Houille, 0, 09.

Marchandises. — 4° Marchandises 1re classe 0, 12, 2e classe 0, 14, 3e classe 0, 16; 5° Voiture sur plate-forme, 0, 16; 6° Waggon à vide et machines locomotives ne traînant pas de convoi, 0, 12.

Convention additionnelle du 14 *juin* 1838. — ART. 1er. Le 1er paragraphe de l'article 4 du cahier de charges sera modifié ainsi qu'il suit : — Le chemin de fer aura quatre voies dans la partie comprise entre Paris et Saint-Denis; et deux voies au moins dans le reste de son développement.

Ordonnance qui approuve les statuts de la Société anonyme formée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer de Paris à Rouen.—13 *août* 1838.

La société était formée entre les sieurs Lebobe, Chouquet, Aguado, duc Decazes, comte Jaubert, Delamarre, Laborgne, Urribaren et Lahure. L'acte a été reçu par Mes Frogers-Deschenes et Huillier, notaires, les 8, 9 et 10

août 1838. Cette entreprise n'ayant reçu aucune exécution, on n'a pas inséré les statuts dans le Recueil. — *Voyez* Bulletin des Lois, série 9e, partie supplémentaire, tome 14 page 326.

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à résilier les conventions résultant du cahier de charges joint à la loi du 6 *juillet* 1838, *relative à l'établissement d'un chemin de fer de Paris à la mer.* — 1er *août* 1839.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à résilier les conventions du cahier des charges, accepté par les sieurs Chouquet, Lebobe et compagnie, les 26 mai et 14 juin 1838, et annexé à la loi du 6 juillet même année.

2. Dans le cas où il serait fait usage par le ministre de cette faculté, les sommes ou valeurs versées à la caisse des dépôts et consignations, conformément à l'article 30 dudit cahier des charges, seront restituées aux ayants droit.

2° Chemin de fer de Paris à Rouen (par la vallée),

CONCÉDÉ DIRECTEMENT PAR UNE LOI, POUR 99 ANS.

Loi de concession. — 15 *juillet* 1840.

Art. 1er. L'offre faite par les sieurs Ch. Laffitte et Édouard Blount et compagnie d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Rouen, est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 22 mai 1840 par le ministre secrétaire d'État des travaux publics, et accepté le 23 mai par lesdits sieurs Ch. Laffitte et Édouard Blount et compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, un prêt de quatorze millions (14,000,000). —Cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer, et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

3. Ladite somme de quatorze millions ne sera versée qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de trente-six millions au moins; les versements auront lieu par septième et au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes au moins égales à l'importance de chaque versement.

4. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de 3 p. 0/0 par an. — Le remboursement s'effectuera d'année en année par trentième : il ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

5. La compagnie affectera au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée le chemin de fer et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation, tels qu'ils se comporteront à toute époque de l'entreprise. — En cas de retard de la compagnie dans les paiements stipulés, le Gouvernement, indépendamment du droit qui résulte pour lui de l'article précédent, pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

6. Dans le cas où ultérieurement une autre compagnie offrirait d'exécuter à ses frais le prolongement du chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Havre, comme dans le cas où ce prolongement serait exécuté aux frais de l'Etat, la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen serait tenue d'exécuter à frais et profits communs la partie comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen vers Déville, de manière que les deux chemins n'en forment qu'un seul sans solution de continuité. Dans ce cas, le ministre des travaux publics sera autorisé à consentir, au nom de l'Etat, à la compagnie, un prêt supplémentaire de quatre millions. —

Ce prêt aura lieu aux conditions stipulées par les articles 4 et 5 ci-dessus pour le prêt de quatorze millions.

7. Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par ordonnances royales. — Ces conventions emporteront hypothèques de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation. Les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor.

8. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

9. Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Rouen, avant de s'être constitués en société anonyme, dûment autorisée conformément à l'article 37 du Code de commerce.

10. Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. — Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

11. Il sera pourvu aux allocations autorisées par la présente loi sur les ressources extraordinaires destinées à faire face aux dépenses comprises dans la deuxième section du budget du ministère des travaux publics.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Rouen, et de manière que ce che-

min soit praticable, dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer de Paris à Rouen s'embranchera au delà d'Asnières, sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure sur la proposition de la compagnie. — Au delà du point de bifurcation, le tracé se portera sur Poissy en traversant la forêt de Saint-Germain; de là il suivra la rive gauche de la Seine jusqu'à la vallée de l'Eure, en passant à Mantes, franchissant le contre-fort de Rolleboise par un souterrain, passant au sud et le plus près possible de Vernon, et franchissant le contre-fort de Vénables par un souterrain; il traversera de nouveau la Seine avant le confluent de l'Eure au-dessus de Damps, suivra la rive droite du fleuve, franchira le col de Tourville en tranchée ou en souterrain, traversera de nouveau la Seine à Oissel, et arrivera à Saint-Sever, faubourg de Rouen, sur le bord de la Seine. La pente maximum du tracé n'excédera pas cinq millimètres (0^{m} 005) par mètre.—Dans le cas où ultérieurement la nécessité s'en ferait sentir, une loi, rendue après une enquête d'utilité publique, poura obliger la compagnie à exécuter à ses frais, et sans aucune répétition vis-à-vis de l'Etat, une entrée dans Paris, spéciale et distincte de celle du chemin de Paris à Saint-Germain, en supprimant tout ou partie du parcours commun aux deux lignes.

3. A dater de la loi de concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Rouen, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.—La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8^{m} 30) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7^{m} 40) dans

les tranchées et rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44) au moins.—La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80) mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^m 50) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à six cents mètres (600^m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de vingt mille mètres ($20,000^m$). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^m) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^m 30) au

moins. La largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m 80) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier et suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0m 03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0m 05) pour les chemins vicinaux. — L'administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers,

seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03c); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.— Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées et souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres (7^m 40) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage et de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer dans la construction du

chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille; dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre (1m) de profondeur, à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État; elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise à la surveillance et au contrôle de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties

du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a jus-

tifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution de ce fonds social et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième de ce fonds social. — Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 53, à titre de cautionnement par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendraient immédiatement la propriété de l'État. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

33. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

35. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètres, sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne. Ainsi tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, paiera comme quatre cents kilogrammes, etc. — A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs, et de quatre lieues pour les marchandises payant les

prix fixés par le tarif. — Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

TARIF. (*Par tête et par kilomètre*).	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport	TOTAL.
Voyageurs, non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.			
Voitures couvertes, et fermées à glaces, suspendues avec ressorts. (1re classe).	0 08	0 045	0 125
Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe).	0 07	0 03	0 10
Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (3e classe).	0 05	0 025	0 075
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bêtes de trait.	0 10	0 05	0 15
Veaux et porcs.	0 03	0 02	0 05
Moutons, brebis, chèvres.	0 02	0 01	0 03
Huitres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre.	0 03	0 02	0 05
Houille par tonne et par kilomètre.	0 08	0 045	0 125
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non : vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 11	0 09	0 20
2e classe. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, fonte brute en barre ou en feuilles, plomb en saumons. . . .	0 10	0 08	0 18
3e classe. Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 09	0 07	0 16
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voitures sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate forme cumulées.	0 17	0 08	0 25
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi.	0 11	0 09	0 20

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0fr. 40c) la tonne. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet, rendus sur la proposition de la compagnie, et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où les perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois. Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les classifications à faire, conformément au paragraphe précédent, ne pourront avoir lieu qu'en vertu des réglements arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne seront point applicables 1° à toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes; 2° à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille cinq cents kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport

seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes. — Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder la même facilité à tous ceux qui en feraient la demande.

39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent; au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.— Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0f. 40c). — Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés des tarifs qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

40. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

41. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand, et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés

ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. — Les frais accessoires, non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

43. A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.— Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années à dater de l'époque où le droit est ouvert au Gouvernement; un quart, si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années,et un cinquième seulement pour les autres périodes.— Le produit moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

44. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral, mentionné dans l'article 27. — Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.— Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. Quant aux objets mobiliers, tels que ma-

chines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

45. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

46. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

47. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Rouen, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Rouen. Cette faculté sera réciproque, pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements. — Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, appartenant aux compagnies concessionnaires d'embranchements ou de prolongements, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la compagnie. — En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres, dont deux seront désignés par les parties et le troisième par l'administration. — Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ville de Paris à Rouen, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les embranchements ou prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le ser-

vice de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office, et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

48. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.— Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

49. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

50. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

51. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications et les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

52. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'Etat.

53. Avant la présentation de la loi destinée à homologuer la présente concession, la compagnie déposera une somme de trois millions six cent mille francs (3,600,000 f.), soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Cette somme de trois millions six cent mille francs formera le cautionnement de l'entreprise et sera rendue par cinquième, ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

54. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

55. La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Clauses additionnelles. — Les articles 2, 8 et 15 du cahier de charges sont modifiés ainsi qu'il suit, conformément aux votes des chambres :

Art. 2. Le chemin de fer de Paris à Rouen s'embranchera au delà d'Asnières sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure. — Au delà du point de bifurcation, le tracé se portera sur Poissy en traversant la forêt de Saint-Germain ; de là il suivra la rive gauche de la Seine, jusqu'à la vallée de l'Eure, en passant à Mantes, franchissant le contre-fort de Rolleboisse par un souterrain, passant au sud et le plus près possible de Vernon, et franchissant le contre-fort de Vénables par un souterrain ; il traversera la Seine avant le confluent de l'Eure, au-dessous de Damps, suivra la rive droite du fleuve, franchira le col de Tourville en tranchée ou en souterrain, traversera de nouveau la Seine à Oissel, et arrivera à Saint-Sever, faubourg de Rouen, sur le bord de la Seine. — La pente maximum du tracé n'excédera pas cinq millimètres (0^m 005) par mètre. — L'établissement d'une ou de deux voies supplémentaires entre le point de départ de Paris et le point de séparation de la ligne de St-Germain, est reconnu et déclaré d'utilité publique.— A cet effet, la compagnie est tenue d'acquérir dès à présent les terrains nécessaires à l'établissement de deux voies. — Une loi fixera les époques auxquelles la compagnie sera tenue d'exécuter ces travaux et d'y mettre fin.

Art. 8. L'administration pourra autoriser les croisements de niveau des routes royales et départementales, des chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

Art. 15. Dans le cas où des routes royales ou départementales,

ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Ordonnance qui approuve les statuts de la Société anonyme formée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen (vallée). — 28 *juin* 1840.

Sur le rapport de notre ministre du commerce; — Vu nos ordonnances des 23 mai et 24 juin 1840 relatives à une demande de concession pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen, vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de Commerce; — Notre conseil d'Etat entendu, — Nous avons ordonné, etc.

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Paris à Rouen* est autorisée. — Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dériveront, pour les sieurs Charles Laffitte, Ed. Blount et compagnie, demandeurs de ladite concession, de la loi qui l'aura accordée et du cahier de charges qui aura été annexé à cette loi. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 26 juin 1840, devant MMes Robin et Gondouin, notaires à Paris, lequel, avec un état certifié des souscripteurs de la totalité des actions de ladite compagnie, restera annexé à la présente ordonnance.

2. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers. — Cette auto-

risation sera comme non avenue si la loi de concession n'est pas rendue dans la présente session.

3. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministère de l'agriculture et du commerce, et aux préfets des départements de la Seine et de la Seine-Inférieure, aux chambres de commerce et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Rouen. — Elle devra, en outre, remettre chaque année, au ministère de l'agriculture et du commerce, copie de l'inventaire général de son actif et de son passif.

4. Notre ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture et du commerce est chargé, etc.

Statuts. — Par-devant Mes Auguste-Louis Robin et Charles-Constantin Gondouin, notaires à Paris, soussignés, — Ont comparu : — M. Jacques Laffitte, député; — M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, banquier; — M. Edouard-Charles Blount fils, banquier; — Ces deux derniers agissant tant en leur nom personnel qu'au nom de leur maison de banque établie à Paris, sous la raison Charles Laffitte, Blount et compagnie, et dont ils déclarent avoir la signature sociale; — M. le vicomte Denys-Aimé-René-Emmanuel Benoist; — M. le comte Armand-Guy-Charles de Kersaint; — M. Joseph-François-Casimir de l'Espée, député; — Et M. le vicomte Jean-Paul-Alban de Villeneuve, député; — Lesquels ont dit qu'ils sont en instance pour obtenir la concession d'un chemin de fer de Paris à Rouen, par la vallée de la Seine, et qu'ils entendent, cette concession obtenue, en faire l'objet d'une société anonyme dont ils arrêtent dès à présent les statuts. — En conséquence, il a été fait et convenu ce qui suit :

Titre Ier. *Formation et objet de la société; son siége; sa durée.* — Art. 1er. Il est établi entre les comparants et les propriétaires de toutes les actions ci-après créées, sauf l'approbation du Gouvernement, une société anonyme, ayant pour objet l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Paris à Rouen, par la vallée de la Seine.

2. La société prend le titre de *Compagnie du Chemin de fer de Paris à Rouen*.

3. Le siége de la société sera à Paris.

4. La durée de la société sera la même que celle de la concession; elle commencera à compter du jour de la promulgation de l'ordonnance royale qui l'aura autorisée.

Titre II. *Capital, actions, versements*. — 5. Le fonds social se composera de trente-six millions de francs et sera divisé en

soixante-douze mille actions de cinq cents francs chacune. — Néanmoins, à la demande des titulaires, le conseil d'administration pourra délivrer des titres comprenant chacun vingt actions. — Ces actions seront nominatives. Elles pourront être converties en actions au porteur, mais seulement quand le prix en aura été complétement payé. — Les cédants seront garants solidaires de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence des trois premiers dixièmes du prix des actions.

6. MM. Charles Laffitte, Blount et compagnie, font apport à la société, établie par ces présentes, de tous les plans, cartes, tracés, nivellements, reliefs, devis, procès-verbaux d'enquêtes, et généralement de tout ce qui se rattache aux études du chemin. Ils seront remboursés de tous les frais auxquels l'acquisition de ces études a pu donner lieu ; le réglement en sera fait par le conseil d'administration, et, en cas de désaccord, conformément aux dispositions de l'article 52 ci-après.

7. Les soixante-douze mille actions composant le fonds social seront émises au pair. — Les souscripteurs en paieront le montant de la manière suivante : — Un dixième en souscrivant ; — Le second dixième deux mois après la promulgation de la loi de concession. — Ces fonds seront versés dans les caisses désignées par le conseil d'administration et provisoirement chez MM. Jacques Laffitte et compagnie, Charles Laffitte Blount et compagnie, J. Moss et compagnie, à Liverpool, Wright et compagnie, à Londres.— Et chacun des autres dixièmes de trois mois en trois mois à partir du jour fixé pour le paiement du second dixième.

8. Les fonds versés par les actionnaires, antérieurement à la concession, resteront la propriété des actionnaires et ne deviendront celle de la societé qu'en cas de concession et à partir de la date de la loi qui homologuera cette concession. — Il en sera de même à l'égard de l'apport de MM. Charles Laffitte, Blount et compagnie.

9. Aussitôt après la promulgation de la loi de concession, il sera remis aux souscripteurs des titres provisoires sous le nom de certificats d'actions, en échange du récépissé délivré au moment de leur souscription. — Les versements des dixièmes du prix, autres que le premier, jusques et non compris le dernier dixième, seront constatés au dos dudit certificat. — Lors du versement du dernier dixième, il sera remis aux ayants droit des titres définitifs, c'est-à-dire des actions en échange des certificats. — Les certificats et les actions seront extraits de registres à souche; ils seront signés par deux administrateurs de la société et porteront un timbre à l'usage de la société.

10. La société sera définitivement constituée lorsque la souscription aura atteint le chiffre total de trente-six millions.

11. Tout actionnaire domicilié en France ou à l'étranger, à

l'exception du royaume uni de la Grande-Bretagne, devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications seront faites valablement au domicile par lui élu, sans égard à la distance de sa demeure réelle. — A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour la correspondance, au siége de la société, et pour les notifications juridiques, au parquet de M. le procureur du roi près le tribunal civil de première instance du département de la Seine, où elles seront valablement faites, sans qu'il soit non plus nécessaire d'observer aucun délai à raison de la distance.— Tout actionnaire domicilié dans le royaume uni de la Grande-Bretagne sera tenu de se conformer, pour une élection de domicile, aux dispositions arrêtées par les administrateurs anglais dont il sera fait mention à l'article 25. — Ces administrateurs exerceront envers les actionnaires, au nom de la société et sans attendre la délégation du conseil d'administration, tous les droits résultant des obligations imposées par le présent acte.

12. A défaut de paiement aux époques fixées, l'intérêt sera dû à raison de cinq pour cent par an, pour chaque jour de retard, et les souscripteurs seront (solidairement avec leurs cessionnaires et dans les limites déterminées par l'article 5) soumis tant à l'action personnelle qu'à l'action réelle dont il va être parlé, lesquelles pourront être exercées simultanément ou divisément. — Le numéro de l'action en retard sera publié à Paris en se conformant aux prescriptions de l'article 42 du Code de commerce, et à Londres dans les journaux qui seront désignés par les administrateurs anglais. Quinze jours après cette publication, pour tout délai, sans autre acte de mise en demeure et sans autre formalité, il sera, suivant le domicile de l'actionnaire, procédé, soit à la Bourse de Paris et par le ministère du syndic de la compagnie des agents de change alors en exercice, soit à la Bourse de Londres et dans les formes qui sont usitées, à la vente de ladite action sur duplicata. — La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire qui profitera de l'excédant du prix de vente, s'il y en a, tous frais et intérêts déduits, et qui, dans le cas contraire, sera personnellement tenu de payer le déficit. — Le titre primitif ainsi vendu se trouvera frappé de nullité entre les mains des porteurs. — En conséquence toute promesse d'action, qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements dans la quinzaine de leur exigibilité, cessera d'être admissible à la négociation et au transfert.

13. Le transfert des actions nominatives ou des certificats d'actions ne pourra avoir lieu par endossement ; il ne pourra s'effectuer que par le ministère d'un agent de change ou par une déclaration signée du cédant et du cessionnaire sur les registres de la société.

14. Une action nominative pourra être échangée contre une action au porteur et réciproquement. — L'action ainsi échangée sera annulée. — La nouvelle action portera le même numéro que l'ancienne.

15. En cas de perte d'une action nominative, la société ne pourra être tenue de délivrer un titre nouveau que moyennant caution, conformément aux dispositions des articles 151, 152 et 155 du Code de commerce et une année après que le propriétaire en aura fait la déclaration tant aux administrateurs que par les moyens de publicité prescrite par l'article 42 du Code de commerce et dans le journal qui sera désigné à Londres par les administrateurs anglais; la caution sera déchargée un an après avoir été fournie. — La déclaration devra être faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration. — La même faculté n'existera pas pour les actions au porteur.

16. Chaque action est indivisible à l'égard de la société qui n'en reconnaît aucun fractionnement. Ainsi, tous les co-propriétaires d'une action seront tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

17. Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition de scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

18. Chaque action donne droit à un soixante-douze millième dans la propriété de l'actif social.

19. Les actionnaires ne seront engagés que jusqu'à concurrence du capital de leur action.

20. La souscription ou la possession d'une ou plusieurs actions entraîne de plein droit l'adhésion aux présents statuts. — Les droits et obligations attachés au certificat d'action ou à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

Titre III. *Recettes, dépenses, bénéfices; droits des actions; amortissement et fonds de réserve.* — 21. Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Paris à Rouen, il sera payé annuellement aux actionnaires trois pour cent des sommes versées; il y sera pourvu, soit par les intérêts des placements de fonds, soit par les produits des diverses parties de la ligne qui seront successivement mises en exploitation ou par tous autres produits accessoires de l'entreprise, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur les cinq millions compris dans le capital en excédant des devis. — Après l'achèvement des travaux, ou à mesure qu'une portion de la ligne sera mise en activité, le compte des recettes et des dépenses sera arrêté chaque semestre.

— Les bénéfices restants, après le paiement de toutes les charges et dépenses et d'une réserve pour dépenses imprévues, fixée chaque fois par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, seront répartis ainsi qu'il suit : — Un dividende de cinq pour cent sera payé aux actionnaires sur le capital versé; — Un pour cent sur le même capital sera affecté à l'amortissement de cedit capital; — L'excédant sera réparti entre les divers intéressés, conformément aux décisions de la première assemblée générale (1).

22. Le montant des prélèvements pour amortissement du capital social sera placé d'année en année, par les soins du conseil d'administration, en rentes ou fonds publics français, ou en immeubles, ou en rachat des propres actions de la société.

23. Toutes les fois que les valeurs réalisables, ainsi accumulées pour l'amortissement, représenteront une somme égale au dixième du capital social, l'assemblée générale des actionnaires pourra décider, sur la proposition du conseil d'administration, que le dixième de chaque action sera remboursé. — Dans ce cas les actions seront frappées d'une mention constatant chacun des remboursements partiels. Le premier dividende de cinq pour cent, stipulé article 21, cessera d'être payé à la portion d'action ainsi remboursée ; mais chaque action n'en conservera pas moins son droit à la répartition déterminée au paragraphe dernier de l'article 21.

Titre IV. *Administration.* — 24. La société sera représentée par l'assemblée générale des actionnaires. Elle sera administrée par un conseil.

25. Le conseil d'administration sera composé de douze membres, dont quatre représenteront les actionnaires anglais.

26. Tout membre du conseil d'administration devra posséder cent actions, qui resteront déposées dans la caisse de la compagnie. Ces actions seront inaliénables pendant la durée de la gestion.

27. Le conseil d'administration est dès à présent institué. — Il se compose de : — MM. Jacques Laffitte, — Charles Laffitte, — Edouard Blount fils, — Vicomte Denys Benoist, — Comte Charles de Kersaint, — Casimir de l'Espée, — Vicomte de Villeneuve, — John Moss, — William Chaplin, — Charles Lawrence, — John Easthope. — Les administrateurs faisant partie de ce premier conseil resteront en fonctions pendant tout le temps fixé pour la durée des travaux. — Passé cette époque, ils seront renouvelés par sixième, d'année en année, et nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Pour la première application de cette disposition, le sort désignera l'ordre des administrateurs sortants.

(1) Voir ci-après page 485 pour la modification de cet article.

— Tout membre sortant pourra être réélu. — M. Locke est l'ingénieur en chef de la compagnie pendant la durée des travaux; à son défaut, il ne pourrait être pourvu à son remplacement que d'accord avec les administrateurs anglais sus-désignés.

28. En cas de vacance d'une place d'administrateur, il y sera pourvu par le conseil d'administration, à la majorité des membres restants, et sa nomination sera soumise à l'approbation de la prochaine assemblée générale, si mieux n'aime le conseil convoquer sur-le-champ à ce sujet une assemblée spéciale.

29. Le conseil d'administration sera présidé par un de ses membres, nommé pour un an par le conseil. — En absence du président, le conseil nommera le membre qui le remplacera.

30. La première assemblée générale fixera l'indemnité à allouer à l'administration.

31. Les délibérations, pour être valables, devront être prises par cinq administrateurs au moins; en cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

32. Dans le cas où quelques-uns des administrateurs seraient absents et où deux des membres présents demanderaient qu'une question fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion de ces derniers fût connue, ceux-ci, sur le mémoire qui leur serait adressé, pourraient exprimer leur vote par procuration spéciale. Cette procuration serait donnée par simple lettre à un des membres du conseil.

33. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société; il approuve les marchés, autorise, effectue et ratifie les achats des terrains et immeubles de toute nature, matériaux, machines, etc. — Il fait les réglements de régime intérieur et extérieur de l'entreprise, détermine l'emploi des fonds restés libres, autorise la vente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de ventes, les quittances et main-levées. — Il règle l'emploi de la réserve conformément aux présents statuts. — Il détermine provisoirement les modifications à apporter aux tarifs, les transactions y relatives, le mode d'en opérer la perception. — Il adresse au Gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer, ou d'embranchement, votées par l'assemblée générale. — Il nomme tous les agents et employés de la compagnie et les révoque; il fixe leurs traitements et salaires; il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie. — Il ordonne les actions et poursuites qui doivent être exercées devant les tribunaux, à la requête de la société.

34. Le conseil d'administration pourra déléguer à l'un ou à plusieurs de ses membres tout ou partie de ses pouvoirs, par un mandat spécial et pour un temps déterminé.

35. Les procès-verbaux des séances du conseil seront inscrits

sur un registre spécial et signé de tous les membres présents à la séance et du secrétaire.

36. Les membres du conseil d'administration n'agissant que comme mandataires de la société ne contracteront, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire. Ils ne seront responsables que de l'exécution de leur mandat.

37. Les transports de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisitions mobilières et immobilières, et ceux de vente et d'échange des propriétés de la compagnie, les transactions, marchés et actes engageant la société, les aliénations de valeurs de portefeuille, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la compagnie, devront être signés par trois administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil dans un cas spécial.

Titre V. *Assemblée des actionnaires*. — 38. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représentera l'universalité des actionnaires.

39. Tout porteur de vingt actions possédées ou représentées sera de droit membre de l'assemblée générale. — Nul ne peut être porteur des pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire, lui-même. La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration. — L'assemblée générale sera régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents seront au nombre de deux cents et représenteront au moins le tiers du capital.

40. Dans les cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation, à un mois d'intervalle.—Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents; mais elles ne devront porter que sur les objets pour lesquels la première convocation avait eu lieu.

41. L'assemblée générale des actionnaires aura lieu une fois par an, pendant la durée des travaux. — Lorsque le chemin de fer sera livré à la circulation, l'assemblée générale se réunira tous les six mois, dans les dernières quinzaines d'avril et d'octobre de chaque année. — Elle se réunira, en outre, extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaîtra l'utilité.

42. Les convocations ordinaires et extraordinaires seront faites par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux de Paris désignés pour les publications légales et dans ceux de Londres qui seront désignés par les administrateurs anglais. — Cette réunion aura lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

43. Les propriétaires d'actions au porteurs ou fondés de pouvoirs appelés à voter dans l'assemblée générale, conformément à

l'article 39 ci-dessus, devront, pour avoir droit d'y assister, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la compagnie à Paris ou à Londres, entre les mains des administrateurs anglais, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée. Ce délai expiré, il ne sera plus reçu de dépôt de titres.

44. L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aura désigné. — Les deux plus forts actionnaires présents rempliront les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation. — Les fonctions de secrétaire seront remplies par un secrétaire désigné par le bureau.

45. Les délibérations de l'assemblée générale seront prises à la majorité des voix des membres présents. — Ceux qui auront ou représenteront plus de vingt actions auront une voix par vingt actions. Toutefois, nul ne pourra, à quelque titre que ce soit, réunir plus de cinq voix. — Les votes seront exprimés par assis et levé, à moins que vingt membres présents ne demandent le scrutin secret.

46. L'assemblée générale recevra et approuvera les comptes, autorisera, s'il y a lieu, sur la proposition du conseil d'administration, les traités, conventions ou mesures de toute nature, qui ne rentreraient pas dans les dispositions de l'art. 33. — Elle délibérera, en se conformant aux dispositions de l'article 49 ci-après, sur les demandes d'emprunts, les questions de prolongements ou d'embranchements, d'augmentation du fonds social, de modifications ou additions aux statuts, et généralement sur les affaires et cas de toute nature qui n'y auraient pas été prévus, le tout sur la proposition du conseil d'administration. — Elle nommera les administrateurs en remplacement de ceux dont le terme des fonctions sera expiré, ou qu'il y aura lieu de remplacer par suite de décès, démission ou empêchement.

47. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligeront la compagnie. — Elles seront constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau. — Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice seront certifiés par le président du conseil d'administration.

48. La première assemblée générale à laquelle est réservée la décision des points spécifiés articles 21 et 30, aura lieu quinze jours après la date de l'ordonnance royale qui approuvera les présents statuts. — Dans le cas où il y aurait nécessité, pour cette première assemblée, d'appliquer les dispositions de l'article 40, la seconde réunion sera fixée de droit huit jours après la première.

Titre. VI. *Dispositions générales; modifications; liquidation.* — 49. Lorsqu'il y aura lieu à prendre, dans l'intérêt de la com-

pagnie, des mesures et dispositions énoncées au second paragraphe de l'article 46, les lettres de convocation à l'assemblée générale qui en connaîtra devront en faire une mention expresse. Les délibérations de l'assemblée à cet égard ne seront prises qu'à la majorité des trois cinquièmes des voix des membres présents, qui, par dérogation à l'article 39, devront représenter au moins la moitié du capital social. — Aucune modification ou addition ne pourra être apportée aux statuts sans avoir été préalablement approuvée par le Gouvernement. — Tous les pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration de consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions votées par l'assemblée générale.

50. A l'expiration de la société, à quelque époque et pour quelque cause que ce soit, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

51. A l'expiration de la concession, les sommes restant à la caisse de la réserve et les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier de charges de la concession.

Titre VII. *Contestations*.—52. Toutes les contestations entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres. — Le tribunal arbitral sera composé de trois arbitres, sur le choix desquels les parties seront tenues de s'entendre dans un délai de huitaine; à défaut de quoi la nomination desdits trois arbitres sera faite par le président du tribunal de commerce du département de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente; les arbitres décideront comme amiables compositeurs et en dernier ressort, sans être tenus aux formes et délais de la procédure. — Leur décision ne pourra être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation. — En quelque nombre que soient les actionnaires dans une contestation, ils seront tenus, lorsqu'ils auront un seul et même intérêt, de se faire représenter par un mandataire ayant qualité de faire et recevoir en leurs noms tous actes judiciaires, soit en demandant, soit en défendant.

Modification aux statuts de la compagnie du chemin de fer de Rouen. — Ordonnance du 17 *mars* 1841.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture et du commerce; — Vu l'ordonnance du 28 juin 1840, portant l'autorisation de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen et l'approbation de ses statuts; — Vu la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de ladite compagnie, en date du 30 juillet 1840 et celle du conseil d'administration de

la même compagnie, du 19 janvier 1841; — Notre conseil d'Etat entendu, etc.

Art. 1er. Le 1er paragraphe de l'art. 21 des statuts de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen est modifié ainsi qu'il suit :

« Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de » la ligne de Paris à Rouen, il sera payé annuellement aux action- » naires quatre pour cent des sommes versées ; il y sera pourvu, » soit par les intérêts des placements de fonds, soit par les pro- » duits des diverses parties de la ligne qui seront successivement » mises en exploitation, soit, en cas d'insuffisance, par un prélè- » vement sur les cinq millions compris dans le capital en excédant » des devis. »

2. Notre ministre, etc.

Ordonnance qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour la réalisation du prêt de 14,000,000 *fr. autorisé par la loi du* 15 *juillet* 1840. — 13 *janvier* 1843.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre des travaux publics; — Vu la loi du 15 juillet 1840, qui autorise, sous certaines conditions y exprimées, le ministre des travaux publics à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen une somme de quatorze millions de francs (14,000,000 fr.); — Vu notamment le paragraphe 1er de l'art. 7 de ladite loi, ledit paragraphe ainsi conçu : — « Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par des ordonnances royales ; » — Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 6 décembre 1842 ; — Vu la convention provisoire passée le 13 janvier 1843, entre notre ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et trois des membres du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentant ladite compagnie, conformément à l'art. 37 des statuts approuvés par nous le 28 juin 1840; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 13 janvier 1843, entre notre ministre secrétaire d'État des travaux

publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée.— En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée à la présente ordonnance.

3. Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, etc.

Convention entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour la réalisation du prêt de 14,000,000 *fr. autorisé par la loi du* 15 *juillet* 1840.

L'an 1843, le 13 du mois de janvier, — Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 15 juillet 1840, d'une part; — Et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée par M. Joseph-François-Casimir de l'Espée, député de la Meurthe, demeurant à Paris, rue de Londres, nº 30; M. le vicomte Jean-Paul Alban de Villeneuve, député du Nord, demeurant à Paris, rue Blanche, nº 5; et M. le comte Armand-Guy-Charles de Kersaint, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Miromenil, nº 30; conformément aux statuts de la société approuvés par ordonnance royale du 28 juin 1840, d'autre part. — Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, une somme de quatorze millions de francs (14,000,000 fr.). — Conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi susmentionnée, cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

2. Ladite somme de quatorze millions ne sera versée qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de trente-six millions au moins. — Après justification faite par la compagnie de cette réalisation et de cet emploi, les versements auront lieu par septième au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes au moins égales à l'importance de chaque versement. — Ainsi le premier septième sera versé après réalisation et emploi, comme il a été dit ci-dessus, d'une somme de trente-six millions au moins. — Le second septième,

lorsque le montant des travaux et dépenses relatifs à l'exécution du chemin de fer s'élèvera à trente-huit millions au moins. — Le troisième septième, lorsque le montant desdits travaux et dépenses s'élèvera à quarante millions au moins. — Et ainsi de suite pour chaque septième, au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes de deux millions au moins, de telle sorte que le dernier septième sera versé lorsque le montant des travaux et des dépenses effectués s'élèvera à quarante-huit millions au moins. — Le ministre des travaux publics se réserve de déterminer les formes d'après lesquelles la compagnie devra justifier vis-à-vis de lui de la réalisation et de l'emploi de la somme de trente-six millions ci-dessus stipulée, et du montant des travaux et dépenses qui seront successivement exécutés sur le chemin de fer de Paris à Rouen.

3. De leur côté, les sieurs de l'Espée, vicomte de Villeneuve et comte de Kersaint, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'obligent à payer à l'Etat l'intérêt du prêt ci-dessus fixé, sur le pied de trois pour cent par an, lequel courra à dater du jour de chaque versement. — Le remboursement du capital s'effectuera par trentième, d'année en année, en commençant trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire au 15 juillet 1848 : ainsi le premier trentième sera versé au trésor public au jour ci-dessus rappelé, le second trentième le 15 juillet 1849, et ainsi de suite un nouveau trentième le 15 juillet de chacune des années suivantes, jusqu'à parfait remboursement. — La compagnie reste libre d'ailleurs de devancer les termes ci-dessus fixés pour le remboursement du prêt de quatorze millions qui lui est consenti.

4. Pour garantie du paiement des intérêts et du remboursement de prêt ci-dessus, MM. de l'Espée, vicomte de Villeneuve et comte de Kersaint, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent, — 1° La concession qui a été faite par la loi du 15 juillet 1840 de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen ; — 2° Les terrains acquis pour l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances, et tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances dudit chemin et serviraient à son exploitation ; — 3° Tout le mobilier servant à l'exploitation du chemin de fer, tel qu'il se comporte et compose, machines, outils, instruments, chevaux, voitures, wagons, etc. — Cette affectation hypothécaire s'étendra, aux termes de l'article 2130 du Code civil, aux terrains qui seraient ultérieurement acquis pour l'exécution du chemin de fer, et aux travaux qui seront exécutés sur ledit chemin, et à tout le mobilier d'exploitation qui y sera consacré, quoiqu'il n'appartienne pas encore à la compagnie. — Lesdits sieurs, agissant au nom comme dessus, consentent à ce que l'agent judiciaire du trésor prenne inscription sur le chemin de fer tel qu'il se comporte et se

comportera, sur les terrains acquis ou à acquérir pour son exécution, et en un mot sur toutes ses dépendances actuelles et futures, pour la somme de quatorze millions, intérêts et accessoires. — Ne seront pas toutefois frappés de l'hypothèque susdite les terrains achetés par la compagnie, et qui se trouveraient en dehors des plans approuvés ou à approuver pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

5. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs de l'Espée, vicomte de Villeneuve et comte de Kersaint, au même nom que dessus, affectent encore au paiement des intérêts et du remboursement du prêt consenti par les présentes, les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — En cas de retard dans le paiement des intérêts et des termes de remboursement, le Gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

6. A défaut par la compagnie de payer, de la manière et aux époques fixées par la présente convention, le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été avancées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle par voie de contrainte administrative, comme retentionnaire de deniers publics.

7. Le ministre des travaux publics se réserve spécialement le droit de nommer auprès de la compagnie un ou deux commissaires, pour surveiller l'exécution des présentes; lesdits sieurs de l'Espée, vicomte de Villeneuve et comte de Kersaint s'engagent à supporter les frais que cette surveillance pourrait entraîner, et qui seraient fixés par le ministre des travaux publics.

8. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

Ordonnance qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour la réalisation du prêt supplémentaire de quatre millions autorisé par la loi du 15 *juillet* 1840. — 28 *juillet* 1844.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics; — Vu la loi du 15 juillet 1840 qui autorise, sous certaines conditions y exprimées, le ministre des travaux publics à consentir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen un prêt supplémentaire de quatre millions, pour subvenir à l'exécution, à frais et profits communs avec la compagnie qui serait ultérieurement chargée du prolongement jusqu'au

Havre, de la partie de ce prolongement comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville; — Vu la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement du chemin de fer de Rouen au Havre; — Vu notamment le paragraphe 1er de l'article 7 de la loi du 15 juillet 1840; ledit paragraphe ainsi conçu :

« Les conventions à passer entre l'État et la compagnie, » pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par or- » donnances royales; »

Vu les lettres de notre ministre des finances, en date des 26 septembre 1843 et 4 juillet 1844; — Vu la convention provisoire passée le 15 juillet 1844 entre notre ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et trois des membres du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentant ladite compagnie, conformément à l'article 37 des statuts approuvés par nous le 28 juin 1840, — Nous avons ordonné et ordonnons, etc.

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 15 juillet 1844, entre notre ministre secrétaire d'État des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'État qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée à la présente ordonnance.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Convention entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour la réalisation d'un prêt supplémentaire de quatre millions, autorisé par la loi du 15 *juillet* 1840.

L'an 1844 et le 15 juillet, — Entre le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, en vertu des

pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 15 juillet 1840, d'une part; — Et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée par MM. Joseph François-Casimir de l'Espée, Denys-Aimé-René-Emmanuel Benoist, Charles-Pierre-Eugène Laffitte, conformément aux statuts de la société, approuvés par ordonnance royale du 28 juin 1840, d'autre part; — Il a été dit ce qui suit : — L'article 6 de la loi du 15 juillet 1840, qui a autorisé l'établissement du chemin de Paris à Rouen, porte que dans le cas où, ultérieurement, une autre compagnie offrirait d'exécuter à ses frais le prolongement du chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Havre, comme dans le cas où ce prolongement serait exécuté aux frais de l'Etat, la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen serait tenue d'exécuter, à frais et profits communs, la partie comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville, de manière que les deux chemins n'en forment qu'un seul sans solution de continuité. Le même article ajoute que, dans ce cas, le ministre des travaux publics sera autorisé à consentir, au nom de l'Etat, à la compagnie un prêt supplémentaire de quatre millions. — Le cas prévu par ledit article est aujourd'hui un fait accompli; le chemin de fer de Rouen au Havre a été concédé par une loi du 11 juin 1842; la compagnie concessionnaire, constituée en société anonyme conformément à l'article 9 de cette loi, s'occupe aussi activement qu'il lui est possible de l'exécution de son entreprise, et déjà elle a fait d'assez fortes dépenses en levée de plans parcellaires et autres rédactions de projets, etc. Dans ces circonstances, ladite compagnie a réclamé de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le concours qu'elle doit lui fournir, aux termes de l'article 6 de la loi du 15 juillet 1840 pour la traversée de la ville de Rouen, et cette dernière compagnie, à son tour, sollicite le ministre des travaux publics d'exécuter le prêt supplémentaire de quatre millions qu'il est autorisé par le même article 6 à lui consentir au nom de l'Etat. — Cette demande ayant paru fondée, il a été passé en conséquence entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la compagnie représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, les conventions suivantes; lesquelles d'ailleurs ne deviendront définitives qu'après avoir été approuvées par une ordonnance royale.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen représentée comme il a été dit, une somme de quatre millions de francs, en sus de celle de quatorze millions dont le prêt lui a été consenti par la convention du 13 janvier 1843, approuvée par ordonnance royale du même jour. — Cette somme sera exclusivement employée aux travaux de construction du chemin de fer de Rouen au Havre, depuis le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen jusqu'à la limite de la commune de Rouen, vers Deville.

2. Ladite somme de quatre millions sera versée par à-compte de cent mille francs ainsi qu'il suit : le premier, lorsque la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre aura dépensé et payé de ses deniers une somme de cent mille francs pour la partie de chemin définie à l'article précédent; le second après que ladite compagnie aura dépensé et payé de ses deniers une seconde somme de cent mille francs, et ainsi de suite, de telle sorte que le dernier à-compte de cent mille francs ne sera payé à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen que lorsque la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre aura dépensé et payé de ses deniers une somme de quatre millions de francs pour les travaux de ladite partie de chemin. — MM. de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, s'engagent à rapporter les justifications ci-dessus indiquées, relativement aux sommes dépensées et payées par la compagnie du chemin de Rouen au Havre; la forme et le mode de ces justifications seront déterminés d'ailleurs par le ministre des travaux publics.

3. Dans le cas où la dépense totale à faire pour l'exécution du chemin de fer de Rouen au Havre, entre le point d'embranchement sur le chemin de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville, n'atteindrait pas la somme de huit millions, la part contributive de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen dans cette dépense serait inférieure elle-même à quatre millions, et par suite le prêt de quatre millions, consenti par le ministre des travaux publics au nom de l'Etat, serait réduit d'autant.

4. De leur côté, les sieurs de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'obligent à payer à l'Etat l'intérêt du prêt supplémentaire de quatre millions sur le pied de trois pour cent par an, lequel courra à dater du jour de chaque versement. — Le remboursement du capital s'effectuera par trentième, d'année en année, en commençant trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer de Rouen au Havre, c'est-à dire au 15 juillet 1850; ainsi le premier trentième sera versé au trésor public au jour ci-dessus désigné, le second trentième le 15 juillet 1851, et ainsi de suite un nouveau trentième le 15 juillet de chacune des années suivantes jusqu'à parfait remboursement. — La compagnie restera libre d'ailleurs de devancer les termes ci-dessus fixés pour le remboursnment du prêt supplémentaire de quatre millions.

5. Pour garantie du paiement des intérêts et du remboursement dudit prêt, MM. de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent comme ils l'ont fait déjà pour le premier prêt de quatorze millions : — 1° La concession qui a été faite par la loi du 15 juillet 1840 de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen; — 2° Les terrains acquis pour l'établissement du

chemin de fer de Paris à Rouen et de ses dépendances, tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances dudit chemin et serviraient à son exploitation ; — 3° Tout le mobilier servant à l'exploitation du chemin de fer, tel qu'il se comporte et compose, machines, outils, instruments, chevaux, voitures, wagons, etc. — Cette affectation hypothécaire s'étendra, aux termes de l'article 2130 du Code civil, aux terrains qui pourraient être ultérieurement acquis pour l'exécution du chemin de fer, et aux travaux qui seraient exécutés sur ledit chemin, et à tout le mobilier d'exploitation qui y serait consacré, quoiqu'il n'appartienne pas encore à la compagnie. — Lesdits sieurs agissant au nom comme dessus consentent à ce que l'agent judiciaire du trésor prenne inscription sur le chemin de fer tel qu'il se comporte et comportera, sur les terrains acquis ou à acquérir pour son exécution, et, en un mot, sur toutes ses dépendances actuelles et futures, pour la somme supplémentaire de quatre millions, intérêts et accessoires. — Ne seront pas toutefois frappés de l'hypothèque susdite les terrains achetés par la compagnie et qui se trouveraient en dehors des plans approuvés ou à approuver pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

6. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au même nom que dessus, affectent encore au paiement des intérêts et au remboursement du prêt supplémentaire consenti par les présentes : — 1° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen; — 2° La part qui, aux termes de l'article 6 de la loi du 15 juillet 1840, appartiendra à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen dans les produits et revenus de toute espèce résultant de l'exploitation future de la partie du chemin de fer de Rouen au Havre, comprise entre le point d'embranchement sur le chemin de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville. — En cas de retard dans le paiement des intérêts et des termes de remboursement, le Gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus de l'une et de l'autre catégorie ci-dessus définie.

7. A défaut par la compagnie de payer de la manière et aux époques fixées par la présente convention le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été avancées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle par voie de contrainte administrative, comme retentionnaire de deniers publics.

8. Les deux commissaires institués déjà près la compagnie seront chargés de surveiller également l'exécution des présentes ; les frais que cette surveillance pourra entraîner, seront à la charge de la compagnie.

3° Chemin de fer de Rouen au Havre,

CONCÉDÉ DIRECTEMENT PAR UNE LOI, POUR 99 ANS.

Loi de concession. — 11 *juin* 1842.

ART. 1er. L'offre faite par les sieurs Charles Laffitte et compagnie d'exécuter à leurs frais, risques et périls, le prolongement jusqu'au Havre du chemin de fer de Paris à Rouen, est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions du cahier des charges, arrêté le 28 avril 1842 par le ministre secrétaire d'État des travaux publics, et accepté le 29 avril 1842 par ledit sieur Charles Laffitte et compagnie, et modifié conformément au tableau annexé à la présente loi, recevront leur pleine et entière exécution.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, un prêt de dix millions de francs (10,000,000 fr.). — Cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

3. Ladite somme de dix millions sera versée par dixièmes. Le premier versement n'aura lieu que lorsque la compagnie aura justifié de dépenses faites et payées pour une somme d'au moins quatre millions. Les versements suivants auront lieu au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses, pour des sommes doubles, au moins, de chaque versement.

4. Le taux de l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sera réglé à raison de trois pour cent par an. — L'intérêt ne commencera à courir que trois années après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer. — Le remboursement s'effectuera d'année en année par quarantième; il ne commencera que dix ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

5. L'agent judiciaire du trésor requerra hypothèque au nom de l'État, en vertu de la présente loi, sur le chemin de fer et toutes ses dépendances. — Le recouvrement du capital et des intérêts sera poursuivi d'après les formes administratives, comme en matière de deniers publics.

6. Indépendamment du prêt de dix millions stipulé aux articles précédents, il sera alloué à la compagnie, à titre de subvention gratuite, une somme de huit millions de francs (8,000,000 fr.). — Cette somme sera payée par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le premier versement n'aura lieu que lorsque la compagnie aura justifié de dépenses faites et payées de ses propres deniers pour une somme d'au moins huit millions. Le dernier quart ne sera versé qu'après l'achèvement et la réception définitive du chemin de fer.

7. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie, pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par des ordonnances royales.

8. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

9. Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Rouen au Havre avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du code de commerce.

10. Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. — Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

11. Une loi, rendue après une enquête d'utilité publi-

que, pourra autoriser la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Rouen au Havre à exécuter une entrée spéciale dans Paris. — La compagnie ne pourra d'ailleurs, à l'occasion de ces travaux, dont la dépense restera entièrement à sa charge, réclamer aucun supplément au prêt ou à la subvention ci-dessus stipulée.

12. Pour subvenir aux paiements autorisés par la présente loi, il est ouvert au ministre des travaux publics, — Sur l'exercice 1842, un crédit de deux millions (2,000,000 fr.); — Et sur l'exercice 1843, un crédit de quatre millions (4,000,000 fr.).

13. Pour subvenir au paiement du prêt de quatre millions, autorisé par l'article 6 de la loi du 15 juillet 1840, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1842, un crédit de cinq cent mille francs; — Sur l'exercice 1843, un crédit de un million.

14. Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, à la portion des dépenses autorisées par la présente loi qui doivent demeurer à la charge de l'État; les avances du trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets des exercices 1840, 1841, 1842.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Rouen au Havre, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2 (1). Le chemin de fer de Rouen au Havre s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure. — Au delà du point de bifurcation, le tracé ira traverser la Seine en amont du pont d'Orléans; il passera sous la montagne Sainte-Catherine, franchira la vallée de Darnetal, et, après avoir contourné la ville de Rouen par les boulevards, il s'élèvera sur le plateau de la

(1) Voir aux clauses additionnelles pour la modification de cet article.

Normandie, qu'il traversera en passant par ou près Yvetot, et arrivera au Havre après avoir touché Harfleur.

3. A dater de la loi de concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois et par section de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000 le tracé définitif du chemin de fer de Rouen au Havre, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement ainsi que les lieux de chargement et de déchargement ; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellement et devis dressés aux frais de l'Etat. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

5. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit metres trente centimètres (8m 30) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m 40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.—La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44) au moins. — La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

6 (1). Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à six cents mètres (600m), et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres (0m 005) par mètre ; toutefois pour arriver au Havre, cette pente pourra être portée à neuf millimètres (0m 009). — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet

(1) Voir aux clauses additionnelles pour la modification de cet article.

32

article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de vingt mille mètres ($20{,}000^m$) ; ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^m) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface, seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus soit au-dessous de ces routes.— Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication et de quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres ($4^m\,30$) au moins. La largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres ($7^m\,40$), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres ($0^m\,80$) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres ($7^m\,40$), et la distance verticale, entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres ($4^m\,30$).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur

de parapets fixées à l'article 9. —Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres (0^{m} 03) par mètre, pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^{m} 05) pour les chemins vicinaux. — L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. —Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et de ces cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus, ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^{m} 03); les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la com-

pagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. —La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres (7^m 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront autant que possible en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

22 (1). Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au che-

(1) Voir aux clauses additionnelles pour la modification de cet article.

min et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou déterioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par ses propres moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'ad-

ministration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.— Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.— Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29 *bis*. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics. La même faculté pourra être accordée par exception pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution de son fonds social et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social. — Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne

s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 53, à titre de cautionnement par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public. — Le cautionnement sera rendu à la compagnie après qu'elle aura dépensé et payé une somme de deux millions.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'Etat. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — L'impôt dû au trésor sur le prix

des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

33. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

35 (1). Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne ; ainsi tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes ; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, paiera comme quatre cents kilogrammes, etc. — A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure au moins, pour les trains de voyageurs et de quatre lieues pour les marchandises payant les prix fixés par le tarif. — Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre des

(1) Voir aux clauses additionnelles pour la modification de cet article.

places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

TARIF.

	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport	
Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.			
Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0 08	0 045	0 125
Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe).	0 07	0 03	0 10
Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (3e classe).	0 05	0 025	0 075
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 10	0 05	0 15
Veaux et porcs.	0 03	0 02	0 05
Moutons, brebis, chèvres	0 02	0 01	0 03
Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre.	0 03	0 02	0 05
Houille par tonne et par kilomètre . . .	0 08	0 045	0 125
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 11	0 09	0 20
2e classe. Blés, grains, farine, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0 10	0 08	0 18
3e classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0 09	0 07	0 16
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0 17	0 08	0 25
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 11	0 09	0 20

Tout wagon, chariot ou voiture, dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins

égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré et taxé comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. — Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0fr 40) la tonne. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.—Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet rendus sur la proposition de la compagnie et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux du tarif, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les classifications à faire conformément au paragraphe précédent, ne pourront avoir lieu qu'en vertu de réglements arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, chargement compris, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. —La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui,

chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes. — Si nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes et à laisser circuler des voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;— 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colisne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie. — Néanmoins, au-dessous de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0fr 40). — Les denrées et autres objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

40. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

41. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer. — A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ des voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment et avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchan-

dises et matières quelconques qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non-mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

43. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. — Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes. — Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

44. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert;

et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder à dire d'experts.

45. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

46. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

47. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Rouen au Havre, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Rouen au Havre. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements. — Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, appartenant aux compagnies concessionnaires d'embranchements ou de prolongements, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la compagnie. — En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres, dont deux seront désignés par les parties et le troisième par l'administration. — Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchements ou prolongements, joignant la ligne de Rouen au Havre, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité

ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

48. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

49. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

50. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

51. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris. — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

52. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

53. Avant la présentation de la loi destinée à homologuer la présente concession, la compagnie devra deposer une somme d'un million de francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Cette somme d'un million formera le

cautionnement de l'entreprise et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 30.

54. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

55. La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Clauses additionnelles. — Les articles 2, 6, 22 et 35 du cahier de charges sont modifiés ainsi qu'il suit, conformément aux votes des chambres.

Art. 2. Le chemin de fer de Rouen au Havre s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure.— Au delà du point de bifurcation, le tracé ira traverser la Seine en amont du pont d'Orléans, il passera sur la montagne Sainte-Catherine, franchira la vallée de Darnetal ; et, après avoir contourné la ville de Rouen par les boulevards, il s'élèvera sur le plateau de la Normandie, qu'il traversera en passant par ou près Yvetot, près Bolbec, et arrivera au Havre après avoir touché Harfleur.

Art. 6. Le deuxième paragraphe sera ainsi rédigé : — Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre (0^m 005); toutefois pour arriver au Havre, une pente plus forte pourra être admise, mais elle ne devra, dans aucun cas, excéder huit millimètres (0^m 008).

Art. 22. Le deuxième paragraphe sera rédigé ainsi qu'il suit : — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 35. Le premier paragraphe sera ainsi rédigé : — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps de quatre-vingt-dix-sept ans, expirant le 15 juillet 1939, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Ordonnance qui approuve les statuts de la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre. — 29 janvier 1843.

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du Chemin de fer de Rouen au Havre,* est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite

société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 27 janvier 1843, devant Mes Ducloux et Labarbe, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance avec l'état certifié des souscripteurs de la totalité des actions de ladite compagnie, déposé en l'étude dudit Me Ducloux, suivant acte passé le 31 décembre 1842 devant ledit Me Ducloux et son collègue.

2. Ladite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour les sieurs Charles Laffitte et compagnie, tant de la loi du 11 juin 1842 que du cahier de charges et des clauses additionnelles audit cahier de charges annexé à cette loi.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre un extrait de son état de situation au ministère de l'agriculture et du commerce, aux préfets des départements de la Seine et de la Seine-Inférieure, aux chambres et aux tribunaux de commerce de Paris, Rouen et du Havre.

5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture et du commerce est, etc.

Statuts. — Par-devant Me Ducloux et son collègue, notaires à Paris, — Ont comparu : — M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, banquier; — M. Edouard-Charles Blount fils, banquier, agissant au nom de leur maison de banque établie à Paris; — Et encore M. Charles Laffitte, agissant dans les qualités ci-après exprimées; — M. le vicomte Jean-Paul-Alban de Villeneuve, député; — M. Xavier-Vincent Feuillant, gérant de l'entreprise générale des Omnibus; — M. Edmond, comte d'Alton-Shée, pair de France; — M. William Reed, propriétaire, demeurant à Paris; — Et M. Claude-Gaspard Dailly, maître de poste à Paris; — Lesquels, après un exposé préliminaire des faits, ont établi, ainsi qu'il suit, les statuts de la société anonyme du chemin de fer de Rouen au Havre qui vont être ici littéralement transcrits :

TITRE Ier. *Formation et objet de la société; son siége; sa durée.* — ART. 1er. Il est établi entre les comparants et les propriétaires de toutes les actions ci-après créées, sauf l'approbation du Gouvernement, une société anonyme, ayant pour objet l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Rouen au Havre. —

Cette société prend le titre de *Compagnie du Chemin de fer de Rouen au Havre.*

2. Le siége de la société est à Paris.

3. Le terme de la société sera le même que celui de la concession; elle commencera à compter du jour de la promulgation de l'ordonnance royale qui l'aura autorisée.

Titre II. *Mise en société de la concession.* — 4. MM. Charles Laffitte et compagnie déclarent apporter à la société la concession du chemin de fer de Rouen au Havre, telle qu'elle résulte de la loi du 11 juin 1842, et du cahier des charges et clauses additionnelles, annexés à ladite loi. — Cet apport est fait sans aucune réserve ni restriction; en conséquence la compagnie est mise entièrement au lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les charges et obligations qui résultent pour lesdits concessionnaires, tant de la loi du 11 juin 1842 que du cahier de charges et clauses additionnelles ci-dessus mentionné.

Titre III. *Capital, actions, versements.* — 5. Le fonds social se compose de vingt millions de francs, divisé en quarante mille actions de cinq cents francs chacune. — Ces actions sont nominatives. Elles pourront être converties en actions au porteur, mais seulement quand le prix en aura été complétement payé. — Les cédants des actions non encore libérées seront garants solidaires de leurs cessionnaires, mais seulement jusqu'à concurrence des trois premiers dixièmes du prix des actions.

6. MM. Charles Laffitte, Blount et compagnie, seront remboursés de tous les frais relatifs à l'objet de la présente société, qui auront précédé l'époque de la constitution définitive. Le réglement en sera fait comme celui des autres dépenses de la société, par le conseil d'administration, sous l'approbation de l'assemblée générale. En cas de désaccord, il sera statué conformément aux dispositions de l'art. 49 ci-après.

7. Le montant des actions sera acquitté de la manière suivante: — Un dixième immédiatement; le second dixième le 1er juin 1843; — Et chacun des autres dixièmes de quatre en quatre mois à partir de cette époque.—Ces fonds seront versés dans les caisses désignées par le conseil d'administration.

8. Aussitôt après l'homologation des présents statuts, il sera remis aux souscripteurs des titres provisoires sous le nom de certificats d'actions. — Les versements des dixièmes du prix, autres que le premier, jusques et non compris le dernier dixième, seront constatés au dos dudit certificat. — Après le versement du dernier dixième, il sera remis aux ayants droit des titres définitifs, c'est-à-dire des actions en échange des certificats. — Les certificats et les actions seront extraits de registres à souche; ils se-

ront signés par deux administrateurs et porteront un timbre à l'usage de la société.

9. Tout actionnaire domicilié en France ou à l'étranger, à l'exception du royaume uni de la Grande-Bretagne, devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications seront faites valablement au domicile par lui élu. — A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour la correspondance, au siége de la société, et pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le procureur du roi près le tribunal civil de première instance du département de la Seine, où elles seront valablement faites. — Tout actionnaire domicilié dans le royaume uni de la Grande-Bretagne sera tenu de se conformer, pour une élection de domicile, aux dispositions arrêtées par les administrateurs anglais dont il sera fait mention à l'article 25.

10. A défaut de paiement aux époques fixées, l'intérêt sera dû à raison de cinq pour cent par an, pour chaque jour de retard, et les actionnaires seront (solidairement avec leurs cessionnaires et dans les limites déterminées par l'article 5) soumis tant à l'action personnelle qu'à l'action réelle dont il va être parlé, lesquelles pourront être exercées simultanément ou divisément. — Si l'actionnaire est domicilié en France, le numéro de l'action en retard sera publié à Paris, dans les journaux désignés en exécution de la loi du 31 mars 1833; si l'actionnaire est domicilié en Angleterre, le numéro de l'action en retard sera publié seulement à Londres dans les journaux qui seront désignés par les administrateurs anglais. Quinze jours après cette publication, pour tout délai, sans autre acte de mise en demeure et sans autre formalité, il sera, suivant le domicile de l'actionnaire, procédé, soit à la Bourse de Paris et par le ministère du syndic de la compagnie des agents de change alors en exercice, soit à la Bourse de Londres et dans les formes qui sont usitées, à la vente de ladite action sur duplicata. — La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire qui profitera de l'excédant du prix de vente, s'il y en a, tous frais et intérêts déduits, et qui, dans le cas contraire, sera personnellement tenu de payer le déficit. — Le titre primitif ainsi vendu se trouvera frappé de nullité entre les mains des titulaires. — Tout certificat d'action qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements exigibles cessera d'être admissible à la négociation et au transfert.

11. Le transfert des actions nominatives ou des certificats d'actions ne pourra avoir lieu par endossement; il ne pourra s'effectuer que par une déclaration signée du cédant et du cessionnaire sur les registres de la société.

12. Une action nominative pourra être échangée contre une action au porteur et réciproquement. — L'action ainsi échan-

gée sera annulée. — La nouvelle action portera le même numéro que l'ancienne.

13. En cas de perte d'une action nominative, la société ne pourra être tenue de délivrer un titre nouveau que moyennant caution, conformément aux dispositions des articles 151, 152 et 155 (1) du Code de commerce et une année après que le propriétaire en aura fait la déclaration aux administrateurs et qu'une annonce à cet effet aura été insérée dans l'un des journaux de Paris, désignés en exécution de la loi du 31 mars 1833, et à Londres, dans le journal qui sera désigné par les administrateurs anglais. La caution sera déchargée un an après avoir été fournie. — La déclaration devra être faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration. — La même faculté n'existera pas pour les actions au porteur.

14. Chaque action est indivisible à l'égard de la société qui n'en reconnaît aucun fractionnement. Ainsi, tous les co-propriétaires d'une action seront tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

15. Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition de scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière, dans son administration. Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

16. Chaque action donne droit à un quarante millième dans la propriété de l'actif social.

17. Les actionnaires ne seront engagés que jusqu'à concurrence du capital de leur action.

18. La possession d'un ou plusieurs certificats d'actions ou d'une ou plusieurs actions entraîne de plein droit l'adhésion aux présents statuts. — Les droits et obligations attachés au certificat d'action ou à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

TITRE IV. *Recettes, dépenses, bénéfices; droits des actions; amortissement et fonds de réserve.* — 19. Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Rouen au Havre, il sera payé annuellement aux actionnaires quatre pour cent d'intérêt sur les sommes versées. — Il y sera pourvu soit par les intérêts des placements de fonds, soit par les produits des diverses parties de la ligne qui seront successivement mises en exploitation ou par tous autres produits accessoires de l'entreprise, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur la portion du capital comprise dans les devis pour ce service. — Après l'achèvement des travaux, le compte des recettes et des dépenses sera arrêté chaque semestre. — Les bénéfices restant après le paie-

(1) Voyez Appendice n° 1.

ment de toutes charges et dépenses, et d'une réserve pour dépenses imprévues, fixée chaque fois par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration, seront répartis ainsi qu'il suit : — Un dividende de cinq pour cent par an sera payé aux actionnaires sur le capital versé ; — Un pour cent par an, sur le même capital, sera affecté à l'amortissement dudit capital. — L'excédant sera divisé par vingtièmes. — Dix-sept vingtièmes appartiendront et seront distribués aux actionnaires. — Un vingtième sera attribué aux administrateurs. — Deux vingtièmes appartiendront et seront distribués aux fondateurs de l'entreprise tant en Angleterre qu'en France, représentés par MM. Charles Laffitte, Blount et compagnie.

20. Le montant des prélèvements pour amortissements du capital fourni par les actionnaires sera placé par les soins du conseil d'administration en rentes ou fonds publics français, ou en immeubles ou en rachat des propres actions de la société.

21. Toutes les fois que les valeurs réalisables, ainsi accumulées pour l'amortissement, représenteront une somme égale au dixième du capital fourni par les actionnaires, l'assemblée générale des actionnaires pourra décider, sur la proposition du conseil d'administration, que le dixième du montant de chaque action sera remboursé. — Dans ce cas, les actions seront frappées d'une mention constatant chacun des remboursements partiels. — Le premier dividende de cinq pour cent, stipulé article 19, cessera d'être payé à la portion d'action ainsi remboursée ; mais chaque action n'en conservera pas moins son droit à la répartition déterminée au paragraphe 8 de l'art. 19.

TITRE V. *Administration*. — 22. La société sera représentée par l'assemblée générale des actionnaires ; elle sera administrée par un conseil.

23. Le conseil d'administration sera composé de neuf membres.

24. Tout membre du conseil d'administration devra posséder cent actions, qui resteront déposées dans la caisse de la compagnie. Ces actions seront inaliénables pendant la durée de sa gestion.

25. Par dérogation à l'article 23 et jusqu'à la première vacance le conseil d'administration sera composé de : — MM. Ch. Laffitte, président ; — Vicomte Alban de Villeneuve ; — Xavier Feuillant ; — Comte d'Alton-Shée ; — William Reed ; — Dailly ; — Sir John Easthope, baronnet, membre du parlement ; — John Moss, administrateur du chemin de fer de la Grande-Jonction ; — William Chaplin, président du chemin de fer de Southampton ; — Charles Lawrence, président du chemin de fer de Manchester à Liverpool. — Les administrateurs faisant partie de ce premier conseil resteront en fonctions pendant tout le temps fixé pour la durée des travaux. — Passé cette époque, deux membres seront remplacés chaque année. — Pour la première application de cette di spo

tion, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs. — Tout membre sortant pourra être réélu. — M. Locke est l'ingénieur en chef de la compagnie pendant la durée des travaux; à son défaut, il ne pourrait être remplacé que d'accord avec les administrateurs anglais.

26. En cas de vacance d'une place d'administrateur, il y sera pourvu par le conseil d'administration, à la majorité des membres restants, et sa nomination sera soumise à l'approbation de la prochaine assemblée générale, si mieux n'aime le conseil convoquer sur-le-champ à ce sujet une assemblée spéciale.

27. Le conseil d'administration sera présidé par l'un de ses membres nommé pour un an par le conseil. — En l'absence du président, le conseil nommera le membre qui le remplacera.

28. Les administrateurs, pour indemnité de leurs temps, soins et travaux, auront droit à un vingtième des bénéfices nets; le minimum de cette indemnité est fixé à soixante-cinq mille francs par année. — Pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en activité du chemin, cette somme de soixante-cinq mille francs fera partie des frais généraux de l'entreprise; ultérieurement elle sera complétée de la même manière si le vingtième des bénéfices ne s'élevait pas à ce taux. — Si ledit vingtième s'élève au delà de cette somme, il appartiendra en entier aux administrateurs.

29. Les délibérations, pour être valables, devront être prises au moins par trois administrateurs présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

30. Dans le cas où quelques-uns des administrateurs seraient absents et où deux des membres présents demanderaient qu'une question fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion de ces derniers fût connue, ceux-ci, sur le mémoire qui leur serait adressé, pourraient exprimer leur vote par procuration spéciale. Cette procuration serait donnée par simple lettre à un des membres du conseil.

31. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société; il approuve les marchés, autorise, effectue et ratifie les achats des terrains et immeubles de toute nature, matériaux, machines, etc.; — Il fait les réglements de régime intérieur et extérieur de l'entreprise, détermine l'emploi des fonds restés libres, autorise la vente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, les recettes des prix de ventes, les quittances et mainlevées. — Il règle l'emploi de la réserve, conformément aux présents statuts. — Il détermine provisoirement les modifications à apporter aux tarifs, les transactions y relatives, le mode d'en opérer la perception. — Il adresse au Gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer, ou d'embranchement, votées par l'assemblée générale. — Il nomme tous les agents et employés de la compagnie et les révo-

que; il fixe leurs traitements et salaires; il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie. — Il ordonne les actions et poursuites qui doivent être exercées devant les tribunaux, à la requête de la société.

32. Le conseil d'administration pourra déléguer à l'un ou à plusieurs de ses membres tout ou partie de ses pouvoirs, par un mandat spécial et pour un temps déterminé.

33. Les procès-verbaux des séances du conseil seront inscrits sur un registre spécial et signés de tous les membres présents à la séance.

34. Les membres du conseil d'administration, n'agissant que comme mandataires de la société, ne contracteront, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire. Ils ne seront responsables que de l'exécution de leur mandat.

35. Les transports de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisitions mobilières et immobilières, et ceux de vente et d'échange des propriétés de la compagnie, les transactions, marchés et actes engageant la société, les aliénations de valeurs de portefeuille, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires des fonds de la compagnie, devront être signés par trois administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil dans un cas spécial.

Titre VI. *Assemblée des actionnaires*. — 36. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représentera l'universalité des actionnaires.

37. Tout porteur de vingt actions possédées ou représentées sera de droit membre de l'assemblée générale. — Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration. — L'assemblée générale sera régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents seront au nombre de cent et représenteront au moins le quart du capital.

38. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation, à un mois d'intervalle.—Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents; mais elles ne devront porter que sur les objets pour lesquels la première convocation avait eu lieu.

39. Pendant la durée des travaux, l'assemblée générale des actionnaires sera annuelle, et la première réunion aura lieu dans le courant de septembre 1843. — Après l'achèvement des travaux, les assemblées générales auront lieu tous les six mois. — En outre, le conseil d'administration pourra, soit avant, soit après l'achèvement des travaux, convoquer extraordinairement une

assemblée générale, toutes les fois qu'il en reconnaîtra l'utilité.

40. Les convocations ordinaires et extraordinaires seront faites par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux de Paris désignés pour les publications légales, et dans ceux de Londres qui seront désignés par le conseil d'administration. — Cette réunion aura lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

41. Les propriétaires d'actions au porteur ou fondés de pouvoirs appelés à voter dans l'assemblée générale, conformément à l'article 37 ci-dessus, devront, pour avoir droit d'y assister, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la compagnie, à Paris, ou à Londres, entre les mains des administrateurs anglais, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée. Ce délai expiré, il ne sera plus reçu de dépôt de titres.

42. L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration, et en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aurait désigné. — Les deux plus forts actionnaires présents rempliront les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux jusqu'à acceptation. — Les fonctions de secrétaire seront remplies par un secrétaire désigné par le bureau.

43. Les délibérations de l'assemblée générale seront prises à la majorité des voix des membres présents. — Vingt actions donneront droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de cinq voix en son nom personnel, et plus de vingt voix pour les actionnaires qu'il représente.

44. L'assemblée générale recevra et approuvera les comptes, autorisera, s'il y a lieu, sur la proposition du conseil d'administration, les traités, conventions ou mesures de toute nature, qui ne rentreraient pas dans les dispositions de l'article 31. — Elle délibérera, en se conformant aux dispositions de l'article 46 ci-après, sur les demandes d'emprunts, les questions de prolongements ou d'embranchements, d'augmentation du fonds social, de modifications ou d'additions aux statuts, et généralement sur les affaires et cas de toute nature qui n'y auraient pas été prévus, le tout sur la proposition du conseil d'administration. — Elle nommera les administrateurs en remplacement de ceux dont le terme des fonctions sera expiré, ou qu'il y aura lieu de remplacer par suite de décès, démission ou empêchement.

45. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligeront la compagnie. — Elles seront constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau. — Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice seront certifiés par le président du conseil d'administration.

Titre VII. *Dispositions générales; modifications; liquidation.*— 46. Lorsqu'il y aura lieu de prendre, dans l'intérêt de la compagnie, des mesures et dispositions énoncées au deuxième paragraphe de l'article 44, les lettres de convocation à l'assemblée générale, qui en connaîtra, devront en faire une mention expresse. Les délibérations de l'assemblée à cet égard ne seront prises qu'à la majorité des trois cinquièmes des voix des membres présents, représentant au moins le tiers du capital social. — Aucune modification ou addition ne pourra être apportée définitivement aux statuts, sans avoir été préalablement approuvée par le Gouvernement. — Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, de consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions votées par l'assemblée générale.

47. A l'expiration de la société, à quelque époque et pour quelque cause que ce soit, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

48. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession.

Titre VIII. *Contestation.* — 49. Toutes les contestations entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres. — Le tribunal arbitral sera composé de trois arbitres sur le choix desquels les parties seront tenues de s'entendre dans un délai de huitaine, à défaut de quoi la nomination desdits trois arbitres sera faite par le président du tribunal de commerce du département de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente; les arbitres décideront comme amiables compositeurs et en dernier ressort, sans être tenus aux formes et délais de la procédure. — Leur décision ne pourra être attaquée par voie d'appel, requête civile, ni recours en cassation. — En quelque nombre que soient les actionnaires dans une contestation, ils seront tenus, lorsqu'ils auront un seul et même interêt, de se faire représenter par un mandataire ayant qualité de faire et recevoir, en leur nom, tous actes judiciaires, soit en demandant soit en défendant.

Ordonnance qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, pour la réalisation du prêt de dix millions autorisé par la loi du 11 juin 1842. — 28 juillet 1844.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics; — Vu la loi du 11 juin 1842, qui autorise, sous certaines conditions y exprimées, le ministre des travaux publics à prêter au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre une somme de dix millions; — Vu notamment l'article 7 de ladite loi, ainsi conçu : — « Les conventions à passer entre l'État et la compagnie, pour l'exécution de la présente loi, seront réglées par des ordonnances royales; » — Vu la lettre de notre ministre des finances en date du 4 juillet 1844; — Vu la convention provisoire passée, le 25 juillet 1844, entre notre ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et trois des membres du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentant ladite compagnie, conformément aux statuts de la société, approuvés par nous le 29 janvier 1843, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La convention provisoire passée le 25 juillet 1844, entre notre ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée à la présente ordonnance.

3. Nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics et des finances sont chargés, etc.

Convention entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, pour la réalisation du prêt de dix millions autorisé par la loi du 11 *juin* 1842.

L'an 1844 et le 25 du mois de juillet, — Entre le ministre secrétaire d'État des travaux publics agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 11 juin 1842, d'une part; — Et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentée par MM. — 1° Charles-Pierre-Eugène Laffitte, banquier; —2° Xavier-Vincent Feuillant; —3° Edmond, comte d'Alton-Shée, pair de France; — Conformément aux statuts de la société approuvés par ordonnance royale du 29 janvier 1843, d'autre part; — Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de travaux publics s'engage, au nom de l'État, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représenté ainsi qu'il a été dit ci-dessus, une somme de dix millions de francs (10,000,000 fr.). — Conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi susmentionnée, cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

2. Ladite somme de dix millions sera versée par dixième. — Le premier versement n'aura lieu que lorsque la compagnie aura justifié de dépenses faites et payées pour une somme d'au moins quatre millions. — Les versements suivants auront lieu au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes doubles au moins de chaque versement. — Ainsi, le premier dixième sera versé comme il a été dit ci-dessus, après justification de dépenses faites et payées pour au moins quatre millions; — Le second dixième, lorsque le montant des travaux et dépenses relatifs à l'exécution du chemin de fer s'élèvera à six millions au moins; — Le troisième, lorsque le montant desdits travaux et dépenses s'élèvera à huit millions au moins, — Et ainsi de suite pour chaque dixième au fur et à mesure de nouvaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes de deux millions au moins, de telle sorte que le dernier dixième sera versé lorsque le montant des travaux et des dépenses effectuées s'élèvera à vingt-deux millions au moins. — Le ministre des travaux publics se réserve de déterminer les formes d'après lesquelles la compagnie devra justifier vis-à-vis de lui du montant des travaux et dépenses qui seront successivement exécutées sur le chemin de fer de Rouen au Havre.

3. De leur côté, les sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'obligent à payer à l'État l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sur le pied de trois pour cent

par an, lequel ne commencera à courir que trois années après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire le 11 juin 1850. — Le remboursement du capital s'effectuera par quarantième d'année en année, en commençant dix ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire au 11 juin 1857; ainsi le premier quarantième sera versé au trésor public au jour ci dessus mentionné, le second quarantième le 11 juin 1858 et ainsi de suite, un nouveau quarantième le 11 juin de chacune des années suivantes jusqu'au parfait remboursement.— La compagnie reste libre d'ailleurs de devancer les termes ci-dessus fixés pour le remboursement du prêt de dix millions qui lui est consenti.

4. Pour garantie du paiement des intérêts et du remboursement du prêt ci-dessus, les sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent : — 1° La concession qui a été faite par la loi du 11 juin 1842, de l'exploitation du chemin de fer de Rouen au Havre; — 2° Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances dudit chemin, et serviraient à son exploitation; — 3° Tout le mobilier servant à l'exploitation du chemin de fer, tel qu'il se comporte et compose, machines, outils, instruments, chevaux, voitures, wagons, etc.— Cette affectation hypothécaire s'étendra aux termes de l'art. 2130 du Code civil, aux terrains qui seraient ultérieurement acquis pour l'établissement du chemin de fer, et aux travaux qui seraient exécutés sur ledit chemin, et à tout le mobilier d'exploitation qui y serait consacré, quoiqu'il n'appartienne pas encore à la compagnie. — Lesdits sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, agissant au nom comme dessus, consentent à ce que l'agent judiciaire du trésor prenne inscription sur le chemin de fer, tel qu'il se comporte et se comportera, sur les terrains acquis ou à acquérir pour son exécution, et, en un mot, sur toutes ses dépendances actuelles et futures pour la somme de dix millions, intérêts et accessoires.— Ne seront pas toutefois frappés de l'hypothèque susdite, les terrains achetés par la compagnie, et qui se trouveraient en dehors des plans approuvés ou à approuver pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

5. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au même nom que dessus, affectent encore au paiement des intérêts et au remboursement du prêt consenti par les présentes, les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — En cas de retard dans le paiement des intérêts et des termes de remboursement, le Gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

6. A défaut par la compagnie de payer de la manière et aux époques fixées par la présente convention, le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été prêtées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle par voie de contrainte administrative comme recouvrement de deniers publics.

7. Le ministre des travaux publics se réserve spécialement le droit de nommer auprès de la compagnie un commissaire pour surveiller l'exécution des présentes. Lesdits sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'engagent à supporter les frais que cette surveillance pourrait entraîner et qui seraient fixés par le ministre des travaux publics.

8. La présente convention ne sera valable et définitive, qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

4° Embranchements de Dieppe et Fécamp,

CONCÉDÉS DIRECTEMENT, PAR UNE LOI, POUR UNE DURÉE ÉGALE A CELLE QUI RESTE A COURIR SUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Concession.—Extrait de la loi du 19 Juillet 1845, relative aux embranchements de Dieppe et Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Havre et d'Aix sur le chemin de Marseille à Avignon.

TITRE 1er *Embranchements de Dieppe et Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre.* — ART. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder les embranchements de Dieppe et Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, coté A, annexé à la présente loi. — Les deux embranchements seront compris dans une seule et même concession. — La durée de la concession n'excédera pas le terme assigné à la concession du chemin de fer de Rouen au Havre par la loi du 11 juin 1842.

TITRE III. *Dispositions générales.* — ART. 3. Les conventions qui seraient passées en vertu de la présente loi ne

deviendront définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.

Cahier des charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Havre, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer de Dieppe s'embranchera sur le chemin de fer de Rouen au Havre, près Malaunay, au point qui sera fixé par l'administration supérieure ; il s'élèvera sur le plateau en suivant la rivière de Clères, franchira en tranchée le faîte qui sépare le versant de la Manche du versant de la Seine, entrera dans la vallée de la Scie dont il descendra le cours jusqu'au Petit-Appeville, traversera en souterrain le coteau qui sépare la vallée de la Scie de la vallée d'Arques, et aboutira à Dieppe au point qui sera terminé par l'administration supérieure. — Le chemin de fer de Fécamp partira de Fécamp, et aboutira à ou près Bolbec ; il s'embranchera sur le chemin de fer de Rouen au Havre au point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

3. A dater de l'homologation de la convention, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif des chemins de fer, en se conformant aux indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 6 ci après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe de chaque ligne de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Les chemins de fer pourront n'être d'abord établis qu'à une voie, avec des gares et élargissements d'un développement égal au quart de chaque ligne, mais les terrains seront acquis, et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour deux

voies. — La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la seconde voie dès que la nécessité en sera reconnue et constatée par l'administration. — La largeur des chemins de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8m 30), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m 40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres — La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80), mesurée entre les faces extérieures de chaque voie. — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50) dans les parties en levée, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

5. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas six millimètres par mètre pour le chemin de Dieppe ; pour le chemin de Fécamp, ce maximum sera déterminé par l'administration supérieure. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

6. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitements seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par les chemins de fer, ou situées dans le voisinage de ces chemins, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

7. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devront passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

8. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouver-

ture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; pour les ponts en charpente la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^m 30) au moins; la largeur, entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^m 40), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0^m 80) au moins.

9. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m) pour le simple chemin vicinal. — L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^m 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m 30).

10. Lorsque les chemins de fer traverseront une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'art. 8. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

11. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

12. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0^m 03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^m 05) pour les chemins vicinaux. — L'administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente,

13. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou déspartementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets

approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

14. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus, ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03); les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

16. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

17. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres (7^m 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatremètres trente centimètres (4^m 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de pré-

venir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

18. Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

19. La compagnie pourra employer dans la construction des chemins de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront autant que possible en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré. — Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

20. Les chemins de fer seront clôturés et séparés des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur les chemins de fer.

21 Tous les terrains destinés à servir d'emplacement aux chemins et à toutes leurs dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat; elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien des chemins de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou déterioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

24. Pendant la durée des travaux, qu'elle effectuera d'ailleurs par ses propres moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties des chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties des chemins de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive des chemins de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera aire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des chemins de fer et de leurs dépendances; elle era dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.— Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics. — La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

28. Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état desdits chemins de fer et de leurs dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet

entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. —Si les chemins de fer, une fois terminés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire; le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.—Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie sera tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département de la Seine-Inférieure, conformément à l'article 55 ci-après.—En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

30. Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession des chemins de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 58, à titre de cautionnement par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième à la compagnie et proportionnellement à l'avancement des travaux.

31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux des chemins de fer dans les délais fixés par l'art. 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemins déjà mises en exploitation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. —Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du

cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties des chemins de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'Etat. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des chemins de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service. — Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics. — Les dispositions de l'article 30 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et par leurs dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis. — L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport des voyageurs.

33. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. — Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation des chemins de fer, seront payés sur les fonds du Trésor. — La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration, les réglements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation des chemins de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes 1 et 3 ci-dessus, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de

chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

34. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.— Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. — Il y en aura de trois classes au moins. — Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces. — Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées. — Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux. — Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.— Les wagons des marchandises et des bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

35. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour une durée égale à celle qui reste à courir sur la concession du chemin de fer de Rouen au Havre, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance: ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc. — L'administration déterminera par des réglements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet. Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner

dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi. — A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux des chemins de fer.

TARIF.

Par tête et par kilomètre.	PRIX DE		TOTAL.
Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Péage.	Transport	
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 07	0 03	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0 05	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe).	0 03	0 025	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 01	0 01	0 02
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.	0 30	0 20	0 50
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 10	0 08	0 18
2e classe. Blés, grains, farine, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0 09	0 07	0 16
3e classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 08	0 06	0 14
Houille, marne, fumier, engrais et cendres. .	0 06	0 04	0 10
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide. . . .	0 06	0 06	0 12
Toute autre voiture destinée au transport sur			

	PRIX DE		
	Péage.	Transport.	Total.
le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi.. . .	0 15	0 10	0 25
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien trainer.			
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur . . .	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excèdant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes (0fr 36) la tonne. — Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises. — Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction ainsi consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe ainsi reduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le délai d'un an. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la

disposition qui précède. — En cas d'abaissement de tarif la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

36. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie. Elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ; — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, chargement compris, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes. — Si nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, ou colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie. — Au-dessus de cinquante kilogrammes, et

quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0fr 40).

40. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées; les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement. — Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera auxmains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata. — L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 kil.), dont la valeur aura été préalablement déclarée. — La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'administration publique. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure. — Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article. — Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

41. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes. — Les réglements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurerla plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service des chemins de fer.

42. Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé. — Les militaires ou marins, voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par les lignes des chemins de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation des chemins de fer.

43. Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance des chemins de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie. — La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

44. Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie sur toute l'étendue des chemins de fer. — A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration. — Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avèrtir l'administration des postes quinze jours à l'avance. — Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie. — Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres pourront parcourir toute l'étendue, ou seulement une partie des lignes des chemins de fer. — L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, la compagnie entendue, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations. — Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les

convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première. — Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans, et fixées de gré à gré ou à dire d'expert, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé. — La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la compagnie. — La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance. — Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des réglements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

45. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés. — Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions, déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur. — Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe. — Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

46. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre aussi toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer. — Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel. — La compagnie sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la com-

pagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. — Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer. — En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

47. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. — Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. — Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. — La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 48 ci-après.

48. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 26. Il entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien les chemins de fer, les ouvrages qui les composent et leurs dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer et de les employer à rétablir en bon état les chemins et toutes leurs dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. — Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, com-

bustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts. — Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation de chacun des chemins pendant six mois.

49. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais ponr la compagnie.

50. Toute exécution et toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer projetés ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

51. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges. — La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement auront la faculté, moyennant les tarifs cidessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements. — Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cette égard. — Dans le cas où une compagnie d'embranchements joignant les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une

indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.— La compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer d'embranchement joignant les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée : — 1° Si l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie; — 2° Si l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent ; — 3° Si l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent; — 4° Si l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

52. Si les lignes des chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.—Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée des chemins de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie.

53. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie des chemins de fer.

54. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

55. Il sera institué, près de la compagnie, un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de ladite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat. — Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général du département de la Seine-Inferieure, une somme qui n'excédera pas quinze mille francs.— Dans le cas où la

compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle executoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

56. La compagnie devra faire élection de domicile à Rouen. — Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

57. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

58. Avant la signature de la convention la compagnie sera tenue de deposer une somme de dix-sept cent mille francs en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor et autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Cette somme qui formera le cautionnement de l'entreprise sera rendue à la compagnie ainsi qu'il est dit au dernier paragraphe de l'art. 30.

59. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

CHEMIN DE FER

DE LILLE A DUNKERQUE,

CONCÉDÉ PAR UNE LOI, DIRECTEMENT, POUR 70 ANS.

Loi de concession. — 9 *juillet* 1838 (1).

ART. 1er. L'offre faite par le sieur Dupouy aîné, d'exécuter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Lille à Dunkerque, est acceptée. — En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge du sieur Dupouy aîné, stipulées dans le cahier des charges arrêté, le 17 mai 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 18 du même mois par le sieur Dupouy aîné, recevront leur pleine et entière exécution. — Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

2. Néanmoins, dans les trois cas spécifiés par l'art. 40 du cahier des charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

3. L'art. 36 du cahier des charges sera modifié conformément aux dispositions suivantes : — Le prix des places spéciales mentionnées au cinquième paragraphe de l'art. 36 du cahier des charges, sera réglé par l'administration, au 1er janvier de chaque année, sur la proposition de la compagnie.

4. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins. — La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

5. Les marchandises en transit seront rangées, pour la

(1) Rapportée par la loi du 26 juillet 1839. — Voir ci-après, page 546.

taxe à percevoir, dans la classe des marchandises à laquelle elles appartiendront suivant leur nature.

6. Le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Lille à Dunkerque avant d'avoir formé une société anonyme dûment autorisée conformément à l'article 37 du Code de commerce.

7. Des réglements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire. — Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Cahier de charges (1).

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira des abords de la ville de Lille en un point qui sera ultérieurement déterminé : il touchera à Armentières, suivra une direction à peu près parallèle à celle de la route royale n° 42 de Lille à Boulogne, passera près de Bailleul, Metterenne et Fletteren, traversera la route royale n° 42, passera à Steenworde et de là se dirigera sur Bierne, au sud de Bergues, après avoir traversé la route royale n° 16 de Paris à Dunkerque. De Bierne il se dirigera parallèlement à la route royale n° 16 jus-

(1) Ce cahier des charges étant conforme à celui d'Orléans de la même année, et la loi à laquelle il se rapporte n'ayant reçu aucune exécution, on s'est borné à insérer dans ce recueil les articles relatifs au tracé ; il a été publié au Bulletin des Lois, série 9e, lois et ordonnances, volume 17, p. 78.

35

qu'à Dunkerque, où il aboutira à un point qui sera fixé ultérieurement.

Par l'art. 35, les tarifs étaient établis de la manière suivante : deux classes de voyageurs à 0, 075 et à 0, 05 par tête et par kilomètre. Les houilles payant 9 c. par tonne et par kilomètre. Il y avait trois classes de marchandises, savoir : à 0, 12, à 0, 14 et à 0, 16 par tonne et par kilomètre.

Loi qui rapporte celle du 9 *juillet* 1838, *relative à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque.* — 26 *juillet* 1839.

Article unique. — La loi du 9 juillet 1838 qui a accepté l'offre faite par le sieur Dupouy aîné, d'exécuter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Lille à Dunkerque est et demeure rapportée. — En conséquence les clauses et conditions du cahier de charges arrêté le 17 mai 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 18 du même mois par le sieur Dupouy aîné, seront considérées comme nulles et non avenues.

CHEMINS DE FER
DES MINES DE FINS ET DES MINES DU MONTET-AUX-MOINES
A LA RIVIÈRE D'ALLIER,

CONCÉDÉS DIRECTEMENT PAR DEUX LOIS POUR UN TEMPS ÉGAL A LA DURÉE DE L'EXPLOITATION DESDITES MINES SANS QUE CE TEMPS PUISSE EXCÉDER 99 ANS.

Lois de concession. — 25 *juillet* 1838.

Première loi. — Chemin de fer de Fins.

Art. 1er. La société concessionnaire des mines de Fins et Noyant est autorisée à établir un chemin de fer de ces mines à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 5 mai 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

2. Néanmoins dans les trois cas spécifiés par l'article 36 du cahier de charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

3. Des réglements d'administration publique, rendus après que la société concessionnaire aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la société concessionnaire. — La société concessionnaire sera autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Seconde loi.—Chemin de fer du Montet-aux-Moines.

Art. 1er. Le concessionnaire des mines du Montet-aux-Moines est autorisé à établir un chemin de fer de ces mines

à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 5 mai 1838, par le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

2. Néanmoins dans les trois cas spécifiés par l'article 36 du cahier de charges, les tarifs seront arrêtés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

3. Des réglements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire. — Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Cahier de charges pour l'établissement d'un chemin de fer des mines de Fins à la rivière d'Allier (1).

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer des mines de Fins à la rivière d'Allier, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira des mines de Fins en un point qui sera ultérieurement désigné; il passera à Noyant, à Sauvigny, à gauche de Coulandon, et aboutira à la rivière d'Allier, un peu au-dessous de la ville de Moulins. — La pente maximum du tracé n'excédera pas seize millimètres (0^m 016) par mètre.

3. Dans le délai de six mois, au plus tard, à dater de l'homo-

(1) Le cahier de charges pour l'établissement du chemin de fer des mines du Montet-aux-Moines étant exactement semblable à celui-ci, on n'a pas jugé à propos de le reproduire, et l'on s'est borné à insérer ici l'article relatif au tracé.

« Art. 2. Le chemin partira du Montet-aux-Moines en un point qui sera ultérieurement désigné; — Il passera aux Gabliers, aux Ebandes, à Treban, à Mousseux, à gauche de Meillard et aboutira à la rivière d'Allier, entre Châtel et Monestay. — La pente maximum du tracé n'excédera pas 0, 15. »

logation de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer des mines de Fins à l'Allier, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints ensemble un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum des pentes indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies comme il est dit ci-après.

5. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^{m} 44) au moins. — Dans les points où il y aura deux voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^{m} 80) mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera d'un mètre (1^{m}) au moins.

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à quatre cents mètres (400^{m}), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront autant que possible s'opérer sur des paliers horizontaux. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. La distance qui séparera les gares d'évitement sera moyennement de cinq mille mètres (5,000^{m}). Ces gares seront nécessairement placées en dehors de la voie, et, autant que possible, alternativement de chaque côté de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^{m}) au moins. — Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des

gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. — Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50), et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1^m) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m 30).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier et suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres (0^m 03) par mètre, pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^m 05) pour les

chemins vicinaux. — L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et de ces cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m\ 03^c$); les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.— Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise. La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. Les percées et souterrains destinés au passage du chemin de fer, auront trois mètres cinquante centimètres ($3^m\ 50$) de largeur au

moins entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres (5^{m}) au moins de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30). — Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. — Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

19. Les puits d'airage et de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique; et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre (1^{m}) de profondeur, à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. — La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État; elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

24. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise à la surveillance et au contrôle de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le present cahier des charges.

25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. — Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés. — Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

27. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. — L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. — Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. — Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

28. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. — Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines,

sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit. — En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

29. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée des travaux et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social. — Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. — Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au trésor public. — Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

30. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en circulation. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux concessionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — Les soumissions pourront être inferieures à la mise à prix. — La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans ré-

sultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État. — Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

31. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité. — Dans le cas où ultérieurement le transport des voyageurs sur le chemin serait autorisé, l'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport.

32. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

33. La compagnie ne pourra provisoirement transporter que des marchandises sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier; toutefois, dans l'avenir, la faculté de transporter des voyageurs pourra lui être accordée sur sa demande et par un réglement d'administration publique qui fixera en même temps le tarif de transport; ce tarif ne pourra pas excéder en totalité 0 fr. 075 par personne et par kilomètre.

34. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps égal à la durée de l'exploitation des mines de Fins, et sans que ce temps puisse excéder le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-

après déterminés. — Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie, qu'autant qu'elle effectuera elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens. — La perception aura lieu par kilomètres, sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera payé comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne; ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes, paiera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF. *Marchandises par tonne et par kilomètre.*	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
A la descente.	0 07	0 05	0 12
A la remonte	0 09	0 06	0 15
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de plate-forme cumulés) :			
A la descente.	0 10	0 06	0 16
A la remonte.	0 15	0 09	0 24
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi :			
A la descente. . . . . , .	0 07	0 05	0 12
A la remonte.	0 105	0 75	0 18

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

35. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne seront point applicables 1° à toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes; 2° à toute masse indivisible pesant plus de trois à mille kilogrammes. — Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille

kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

36. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent; au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tous paquets ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie. — Néanmoins, audessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de trente centimes (0f. 30c).

37. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confieés.— Les frais accessoires, non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

38. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral, mentionné dans l'article 27. — Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. — La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.— Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur

les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'enumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

39. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il ne résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

40. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de routes, de canaux, de chemins de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

41. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. — La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie. — Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier. Cette faculté sera réciproque, pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

42. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.— Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traver-

sée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

43. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées et consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

44. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

45. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications et les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Moulins — En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Moulins par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Allier.

46. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Allier, sauf recours au conseil d'Etat.

47. Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la compagnie déposera une somme de soixante mille francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la compagnie s'engage à porter à cent vingt mille francs le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de plein droit de la présente concession, et la première somme de soixante mille francs restera acquise au trésor public. — La somme de cent vingt mille francs, déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 29.

48. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

49. La présente concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation par la loi

CHEMIN DE FER

DE MONTPELLIER A NIMES,

EXÉCUTÉ PAR L'ÉTAT.

Extrait de la loi du 15 *juillet* 1840, *relative aux chemins de fer.*

Titre 1. *Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.* — Art. 23. Une somme de quatorze millions est affectée à l'établissement du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. — Ce chemin sera mis en communication, d'une part, avec le chemin de Montpellier à Cette, et, d'autre part, avec le chemin d'Alais à Nîmes et à Beaucaire.

Titre 6. *Dispositions générales.* — Art. 28. Sur les allocations déterminées aux articles précédents et s'élevant ensemble à quarante millions, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice de 1840, un crédit de dix millions, réparti de la manière suivante :.... chemin de fer de Montpellier à Nîmes, un million.

Loi relative à l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. — 7 *juillet* 1844.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas douze ans, l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

2. L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un prix minimum qui sera déterminé par le ministre des travaux publics, et qui ne pourra être inférieur à une moyenne annuelle de deux cent cinquante mille rancs pendant la durée du bail. — L'adjudicataire paiera

en outre, l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs, représentant le matériel mobile qui lui sera livré par l'administration.

3. L'adjudication qui sera passée en vertu de la présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

4. La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée conformément à l'art. 37 du Code de commerce. — Les actions nominatives ne pourront être transformées en actions au porteur qu'après qu'elles auront été complétement libérées.

5. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal (1), de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre et par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes. — Des ordonnances royales, portant réglement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

6. Dans le cas où, au jour fixé par l'administration, l'adjudication ne pourrait avoir lieu aux conditions déterminées par la présente loi, le ministre des travaux publics est autorisé de pourvoir, au compte de l'Etat, à l'exploitation provisoire du chemin de fer. — Les dépenses qu'exigera cette exploitation seront faites au moyen de crédits ouverts par des ordonnances royales et qui devront être soumis à la sanction des chambres dans la prochaine session.

7. Dans le cas de l'application de l'article précédent, l'administration percevra les tarifs déterminés par le cahier des charges annexé à la présente loi.

(1) Voyez appendice n° 1.

Bail pour l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Art. 1er. Le présent bail comprend l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, depuis son embranchement sur le chemin de fer de Cette à Montpellier, à l'ouest de cette dernière ville, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, à l'est de la ville de Nîmes.

2. Le chemin de fer, tel qu'il est défini à l'article précédent, sera livré à l'adjudicataire dans les deux mois qui suivront l'approbation de l'adjudication; il lui sera remis en bon état d'entretien. — La livraison à faire à l'adjudicataire comprend : — Tous les terrains qui servent d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances; — Les travaux de terrassements et les ouvrages d'art de toute nature, exécutés sur la ligne du chemin de fer, y compris les clôtures, maisons de gardes, bâtiments des stations et des ateliers de réparations, et tous autres affectés à l'exploitation du chemin de fer;—La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin, y compris le ballast, les rails, coussinets, traverses dont elle se compose et aussi toutes les voies de gares et stations; — Les changements de voie, excentriques, plates-formes tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, et en général tout le matériel fixe afférent à l'exploitation.

2. Avant la prise de possession, et dans les deux mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, il sera dressé un état des lieux contradictoirement entre l'administration et l'adjudicataire, et aux frais de ce dernier. — Dans l'année qui suivra l'entrée en jouissance, l'administration fera faire à ses frais, en présence de l'adjudicataire dûment appelé, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

4. A dater de la prise de possession définie aux articles précédents, l'adjudicataire reste seul chargé de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

5. Indépendamment du chemin de fer et de ses dépendances, l'adjudicataire sera tenu de prendre pour son compte, moyennant la somme de neuf cent mille francs, le matériel mobile acquis par l'administration pour l'exploitation du chemin de fer; un état descriptif de ce matériel sera annexé au procès-verbal d'adjudication. — Dans le délai d'un an, à dater de l'approbation de l'adjudication, l'adjudicataire sera tenu de doubler le nombre des machines et voitures cédées par l'Etat, et de fournir au moins deux cents wagons pour bestiaux et marchandises, et cinq plates-formes pour transport des voitures. — Il s'engage, en outre, à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la cir-

culation, sur les réquisitions qui lui seront adressées par le ministre des travaux publics.

6. L'adjudicataire sera tenu également d'approvisionner, dans le délai de six mois, tous les objets mobiliers nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparations et des forges, et généralement tous les objets accessoires servant à l'exploitation.

7. Les machines locomotives que fournira l'adjudicataire seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines. — Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être également du meilleur modèle, elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. — il y en aura de trois classes au moins. — Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.—Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces. — Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux. — Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler par l'administration. — Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

8. Faute par l'adjudicataire d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation nécessaire dans le délai d'un an, stipulé à l'art. 5, il encourra la déchéance et il sera pourvu au complément du matériel par le moyen d'une adjudication publique qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix du matériel approvisionné. — Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. — L'adjudicataire évincé recevra du nouvel adjudicataire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. — Le cautionnement du premier adjudicataire deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. — Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et le matériel installé sur la voie, par l'adjudicataire, deviendra immédiatement la propriété de l'Etat. — Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans la fourniture du matériel proviendra de force majeure régulièrement constatée.

9. L'adjudicataire sera tenu, pendant toute la durée du présent bail : — 1° De maintenir en bon état d'entretien le chemin de

fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils ont été définis à l'art. 2, et d'y effectuer à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires; — 2° D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés au transport, et de les renouveler au fur et à mesure de besoins; — 3° Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

10. Si le chemin de fer et ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si l'adjudicataire ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution du dernier paragraphe de l'art. 5 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de l'adjudicataire. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

11. L'adjudicataire, pour les travaux d'entretien et de réparation mis à sa charge, est investi de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Il pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à l'entretien du chemin de fer; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de l'adjudicataire, seront supportées et payées par lui.

12. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses auxquelles il s'engage, le Gouvernement lui concède, pour un laps de douze ans, à dater de l'approbation de l'adjudication à l'intervenir, l'autorisation de percevoir, pour les transports des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les tarifs ci-après déterminés. — La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. — Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt ki-

logrammes, il paiera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente kilogrammes, il paiera comme trente kilogrammes, etc. — L'administration déterminera par des réglements spéciaux, l'adjudicataire entendu, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes et la durée du trajet. — Dans chaque convoi, l'adjudicataire aura la faculté des placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de l'adjudicataire; mais il est expressément stipulé que le nombre des places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi. — A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

(*Par tête et par kilomètre*).	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport	
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, (1re classe).	0 07	0 03	0 10
Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0 05	0 025	0 075
Voitures convertes et fermées avec rideaux (3e classe).	0 03	0 025	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bêtes de trait.	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres. . . .	0 01	0 01	0 02
Huîtres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs. .	0 03	0 02	0 05
Houille par tonne et par kilomètre.	0 06	0 04	0 10
Marchandises par tonne et par kilomètre.			
1re classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non ; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques ; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0 10	0 08	0 18
2e classe. Blés, grains, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, fonte brute, fer en barre ou en feuilles, plomb en saumons. .	0 09	0 07	0 16

	PRIX DE		TOTAL
	Péagé.	Transport.	
3e classe. Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 08	0 06	0 14
Par kilomètre.			
Voitures à deux ou quatre rues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur . . .	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.)			
Objets divers par tonne et par kilomètre.			
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 15	0 10	0 25

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide. — Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne. — Une lettre de voiture sera délivrée à l'expéditeur sur sa demande. — Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif. — Dans le cas où l'adjudicataire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises. — Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de l'adjudicataire et seront rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet. La perception des taxes devra se faire par l'adjudicataire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où l'adjudicataire aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, il devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-

vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an. En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport. — Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède. — Les voyageurs pouront rester dans leur voiture en payant chacun le prix d'une place de troisième classe.

13. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

14. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie. — Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par l'adjudicataire; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

15. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables : — 1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500); — 2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000). — Néanmoins l'adjudicataire ne pourra se refuser, ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié. — L'adjudicataire ne pourra être contraint à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000), ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000). — Si, nonobstant la disposition qui précède, l'adjudicataire transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

16. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables : — 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes; — 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent; au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux,

pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc. — Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de l'adjudicataire. — Néanmoins, au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40).

17. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, l'adjudicataire contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement, sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure. — Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et camionnage de leurs marchandises, et l'adjudicataire n'en sera pas moins tenu, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article. — Dans le cas où l'adjudicataire consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, il serait tenu, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

18. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à l'adjudicataire, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre et par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes. — Les réglements d'administration publique, rendus en exécution de l'article 27 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

19. Les militaires ou marins voyageant en corps ou isolément,

pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur un des points desservis par la ligne du chemin de fer, l'adjudicataire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

20. Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de l'adjudicataire. — La même faculté est accordée aux agens des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

21. Les dépêches accompagnées des agents nécessaires au service seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer. — A cet effet, l'adjudicataire sera tenu de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents de l'administration des postes. La forme et les dimensions de ce compartiment seront réglées par l'administration. — L'heure du départ de celui des convois ordinaires de jour qui sera spécialement chargé des dépêches qui devront être transportées au delà de Nîmes ou de Montpellier, sera réglée de gré à gré entre l'administration des postes et la compagnie adjudicataire. En cas de dissentiment, le ministre des finances prononcera. Il pourra y avoir, en outre, toutes les nuits, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont les heures de départ, ainsi que la marche et le stationnement, seront réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, la compagnie entendue. Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer. L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations. — Il sera payé à l'adjudicataire soixante quinze (75) centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle paiera vingt-cinq (25) centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première. — L'adjudicataire pourra placer, dans ces convois spé-

ciaux, des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de l'adjudicataire. — L'adjudicataire ne pourra être tenu d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenu par écrit quinze jours à l'avance. — Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des réglements de police. — Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré entre l'administration et l'adjudicataire. — L'heure du départ des convois ordinaires employés au transport des dépêches, et autres que ceux dont l'heure aura été déterminée d'accord avec l'administration, ne pourra être changée par l'adjudicataire qu'après un avertissement donné quinze jours à l'avance.

22. L'adjudicataire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés. — Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leur dimension déterminée par un arrêté du ministre de l'intérieur. — Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

23. Les machines, voitures, wagons, et, en général, tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie du chemin de fer par l'adjudicataire, deviendront immeubles par destination, et ne pourront être aliénés par l'adjudicataire qu'à charge de remplacement.

24. A l'expiration du bail, l'adjudicataire devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation. — Ce matériel, les combustibles et approvisionnements de tout genre propres au service du chemin de fer seront estimés contradictoirement. — Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois. — Si le prix de l'estimation est supérieur à la somme de neuf cent mille francs, pour laquelle le matériel mobile livré par l'administration a été pris en compte par l'adjudicataire, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser cet excédant à l'adjudicataire ou à le lui faire rembourser par l'adjudicataire qui lui succédera, dans le délai de trois mois à partir de l'expiration du présent bail. — Si le prix de l'estimation est inférieur, l'adjudicataire sera tenu

de payer la différence à l'État dans le même délai de trois mois. — Le ministre des travaux publics devra également rembourser à l'adjudicataire, dans le délai de trois mois, la valeur des bâtiments accessoires qu'il aurait édifiés, pendant le cours du bail, pour les besoins du service, avec l'autorisation spéciale de l'administration. — Le prix à rembourser sera fixé par une expertise contradictoire et suivant la valeur actuelle.

25. Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par l'adjudicataire en bon état d'entretien, et dans le cas où celui-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de l'adjudicataire, et le montant de la dépense en sera prélevé, soit sur la somme à rembourser aux termes de l'article précédent, soit sur le cautionnement déposé par l'adjudicataire.

26. Pendant la durée du bail, l'adjudicataire sera tenu de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Quant aux bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité, et l'adjudicataire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis. — L'impôt du dixième dû au Trésor sur le prix des places ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

27. Des réglements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. — Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de l'adjudicataire. Toutefois les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du trésor. — L'adjudicataire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer. — Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires pour l'adjudicataire et pour tous ceux qui seraient chargés de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

28. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de

fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, l'adjudicataire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour l'adjudicataire.

29. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de l'adjudicataire.

30. Les compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, établis ou à établir sur le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur ledit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements. — Toutefois, la condition de réciprocité n'étant pas obligatoire pour le chemin d'Alais à Beaucaire, la faculté concédée par le paragraphe précédent n'existera qu'autant que la compagnie de ce chemin consentirait à accorder cette réciprocité à l'adjudicataire de l'exploitation du chemin de Montpellier à Nîmes, aux conditions des tarifs de ce dernier chemin. — A l'égard du chemin de Cette à Montpellier, les rails ne pesant que vingt kilogrammes par mètre linéaire, l'adjudicataire, pendant la durée de cet état de choses, ne jouira du libre parcours sur ce chemin qu'autant qu'il se servira de locomotives d'un poids n'excédant pas celui des locomotives employées par la compagnie de Cette, et celle-ci ne pourra circuler sur le chemin de Nîmes à Montpellier, si l'adjudicataire n'use pas de la faculté de circuler sur le chemin de Cette. — Les compagnies d'embranchement ou de prolongement pourront déposer sur les différents points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et, au retour, prendre sur les points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement. — Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Montpellier à Nîmes, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne ; comme aussi dans celui où la compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. — Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le

cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

31. Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de l'adjudicataire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service. — Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, l'adjudicataire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du ministre des travaux publics, et l'adjudicataire déchu des droits que ce bail lui assurait. Dans ce cas, le cautionnement déposé par l'adjudicataire restera acquis au Trésor public. — Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, l'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration. — Les frais de cette surveillance seront supportés par l'adjudicataire.

33. Il sera institué près de l'adjudicataire un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de l'adjudicataire pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État. — Le traitement du commissaire restera à la charge de l'adjudicataire. Les frais de surveillance, mis à la charge de l'adjudicataire par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de quinze mille francs (15,000 fr.). — Dans le cas où l'adjudicataire ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

34. Les agents et gardes que l'adjudicataire établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

35. L'adjudicataire sera tenu de faire élection de domicile à Nîmes pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. — Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile. — En cas de non-élection de domicile à Nîmes par l'adjudicataire, toute signification ou notification sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Gard.

36. Les contestations qui s'élèveraient entre l'adjudicataire et

l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au conseil d'État.

37. Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de cinq cent mille francs (500,000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Cette somme, qui deviendra le cautionnement de l'adjudicataire, ne lui sera rendue qu'à la fin du bail, et sous les conditions énoncées au présent cahier des charges.

38. Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Avis du préfet du département du Gard pour la mise en adjudication du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Le public est prévenu que le mercredi 18 septembre prochain, à deux heures après midi, il sera procédé, par M. le préfet du Gard, en conseil de préfecture, et en présence de l'ingénieur en chef du chemin de fer de Montpellier à Nimes, à l'adjudication du bail d'exploitation de ce chemin, conformément à la loi du 7 juillet 1844 et au cahier des charges annexé à cette loi. — Pour être admis à soumissionner, il faudra préalablement avoir fait, à la caisse du receveur général du département du Gard, un dépôt de garantie montant à *cinq cent mille francs*. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. — Le lendemain du jour désigné pour la réception des soumissions, les dépôts de garanties seront rendus aux concurrents dont les offres n'auront pas été acceptées. — Les soumissions seront reçues cachetées des mains des soumissionnaires par le préfet du Gard, au jour ci-dessus indiqué, de

deux heures à trois heures ; elles seront numérotées de suite et rangées sur le bureau, pour être ouvertes par le préfet, en présence des concurrents. — Toute soumission, pour être valable, devra : — 1° Être conforme au modèle annexé au cahier des charges; — 2° Être accompagnée d'un récépissé du receveur général du département, constatant le dépôt de la somme exigée pour garantie de la soumission. — Aucune soumission extra-conditionnelle ne pourra être admise. — A trois heures, le préfet procédera à l'ouverture des soumissions, dans l'ordre de leur présentation, et prononcera provisoirement sur leur validité et leur acceptation. — L'adjudication portera sur le prix minimum à payer annuellement à l'État par l'adjudicataire, indépendamment de l'intérêt à 3 p 0[0 de la somme de 900,000 francs représentant le matériel mobile qui lui sera livré par l'administration. Elle sera dévolue à celui des concurrents qui offrira la plus forte enchère sur le prix minimum. — Ce prix minimum est fixé à 150,000 fr. pour chacune des quatre premières années du bail, à 250,000 fr. pour chacune des quatre années suivantes, et à 350,000 fr. pour chacune des quatre dernières années. — L'enchère devra être la même pour chacune des trois périodes du bail. La somme offerte par le soumissionnaire devra être exprimée en francs et centimes, sans fractions de centime. Si deux ou plusieurs soumissions renferment une offre égale, un nouveau concours sera ouvert immédiatement entre les signataires de ces soumissions. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale. — On pourra prendre connaissance de la loi du 7 juillet 1844, du cahier des charges et des modèles de soumission et de récépissé du dépôt de garantie, et, en même temps, de l'inventaire du matériel à reprendre par l'adjudicataire, au ministère des travaux publics, division des chemins de fer, et aux préfectures du département du Gard et de l'Hérault. — Il est particulièrement stipulé que le délai de deux mois fixé à l'art. 2 du cahier des charges, n'est pas applicable à la construction des bâ-

timents adjugés en dernier lieu dans les départements du Gard et de l'Hérault, pour les agrandissements et améliorations des stations de Montpellier, Nîmes et Lunel; ces bâtiments devant être construits en cours d'exploitation, aux termes des décisions qui les ont approuvés.

(Suivent les modèles de la soumission et du récépissé de dépôt à délivrer par le receveur général.)

Ordonnance qui approuve l'adjudication passée, le 18 *septembre* 1844, *pour l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.* — 1er *novembre* 1844.

Louis-Philippe, etc. Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics; — Vu la loi du 7 juillet 1844, autorisant le ministre des travaux publics à donner à bail, pour une durée de jouissance qui n'excède pas douze années, l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, et le cahier des charges annexé à cette loi; — Vu spécialement les articles 2 et 3 de ladite loi, lesdits articles ainsi conçus : — « Art. 2. » L'adjudication aura lieu, par voie de publicité et de con» currence, sur un prix minimum qui sera determiné par » le ministre des travaux publics, et qui ne pourra être » inférieur à une moyenne annuelle de deux cent cinquante » mille francs pendant la durée du bail. — L'adjudica» taire paiera, en outre, l'intérêt à trois pour cent de la » somme de neuf cent mille francs, représentant le ma» tériel mobile qui lui sera livré par l'administration. — » Art. 3. L'adjudication qui sera passée en vertu de la » présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été » homologuée par une ordonnance royale; » — Vu l'avis publié, à la date du 6 août 1844, par le préfet du Gard, pour annoncer l'adjudication, et portant que le prix minimum à payer à l'État par l'adjudicataire, indépendamment de l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs, représentant le matériel mobile qui lui

sera livré par l'administration, est fixé à cent cinquante mille francs (150,000) pour chacune des quatre premières années du bail, à deux cent cinquante mille francs (250,000) pour chacune des quatre années suivantes, et à trois cent cinquante mille francs (350,000) pour chacune des quatre dernières années; — Vu le procès-verbal de l'adjudication passée à Nîmes, le 18 septembre 1844, par le préfet du département du Gard, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication passée, le 18 septembre 1844, pour l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, est approuvée. — En conséquence MM. de la Corbière, de Surville et Molines sont et demeurent définitivement adjudicataires de l'exploitation dudit chemin, moyennant l'enchère sur le prix minimum ci-dessus mentionné, exprimée dans leur soumission, et sous les clauses et conditions tant de la loi du 7 juillet 1844 que du cahier des charges annexé à cette loi. — 2. Le procès-verbal d'adjudication et la soumission ci-dessus mentionnés resteront annexés à la présente ordonnance. — 3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, etc.

Soumission.

Nous soussignés, E. de la Corbière, Félix de Surville et A. Molines, après avoir pris connaissance de la loi du 7 juillet 1844, relative à l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, et du cahier des charges annexé à cette loi, ainsi que de l'avis publié pour l'annonce de l'adjudication, nous engageons à exploiter ce chemin à nos frais, risques et périls, et en nous conformant à toutes les clauses et conditions exprimées audit cahier des charges; nous nous engageons, en outre, à payer chaque année, en commençant à dater du jour de la livraison du chemin de fer, faite conformément à l'article 2 du cahier des charges, l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs (900,000f), représentant le matériel mobile qui nous sera livré par l'administration, et, de plus, une somme de cent trente et un mille francs soixante-six centimes en sus du prix minimum fixé par l'affiche de l'adjudication. Les paiements auront lieu par semestre échu, et le dernier jour de chaque semestre. En cas de nonversement des sommes dues dans telle caisse publique des départements du Gard et de l'Hérault qui sera désignée par M. le minis-

tre des finances, nous consentons à être poursuivis en recouvrement desdites sommes par voie de contrainte administrative, comme en matière de contributions publiques. — Pour garantie de la présente soumission, nous avons déposé à la caisse du receveur général du département du Gard la somme de cinq cent mille francs (500,000^{f}), suivant le récépissé ci-inclus, et dans les valeurs y détaillées. — Nîmes, le 18 septembre 1844. —Signé *E. de la Corbière, Molines, Félix de Surville.*

Chemin de fer de Montpellier à Nîmes — Adjudication de l'exploitation de cette ligne. — Procès-verbal d'adjudication fait en conseil de préfecture, présidé par M. Hugues-Iéna Darcy, préfet du département du Gard, où étaient présents MM. J.-B. Roussellier, conseiller de préfecture, secrétaire général; Baragon, C. Coste et C. Boissier, conseillers de préfecture assistés de M. Didion, ingénieur en chef du chemin de fer sus-désigné.

Cejourd'hui dix-huitième jour du mois de septembre mil huit cent quarante-quatre, à deux heures après midi, les fonctionnaires sus-nommés se sont réunis dans la salle ordinaire du conseil de préfecture à Nîmes, en exécution tant de l'ordonnance royale du 4 décembre 1836, portant réglement sur les marchés passés au nom de l'État, que de la décision de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, du 3 août dernier, à l'effet de procéder à l'adjudication du bail d'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, conformément à la loi du 17 juillet 1844 et au cahier des charges annexé à cette loi, et pour douze ans consécutifs. — M. le préfet, président, a déposé sur le bureau : 1° les lois et cahier des charges précités; — 2° l'affiche annonçant ladite adjudication à ces présents jour, heure et lieu; laquelle affiche a été transmise dans les communes du département et à MM. les préfets des départements limitrophes, afin d'y être publiée; — 3° enfin un exemplaire des journaux du département du Gard et de Paris où cette mêmeadjudication a également été annoncée.

— Aux termes du cahier des charges et de l'affiche, *l'enchère* doit porter sur le prix *minimum* à payer annuellement à l'État, par l'adjudicataire, indépendamment de l'intérêt à 3 p. 0/0, de la somme de 900,000 francs représentant le matériel mobile qui lui sera délivré par l'administration, et l'adjudication sera dévolue à celui des concurrents qui offrira la plus forte enchère sur le prix *minimum*. — D'après les mêmes cahier des charges et affiche ce prix minimum a été fixé à *cent cinquante mille francs* pour chacune des quatre premières années, à *deux cent cinquante mille* francs, pour chacune des quatre années suivantes, et à *trois cent cinquante mille francs* pour chacune des quatre dernières années. — L'affiche dispose encore que l'enchère sera la même pour chacune des trois périodes du bail et qu'aucune soumission extra-conditionnelle ne sera admise. — De nombreux prétendants à l'adjudication étant réunis dans la salle du conseil de préfecture, M. le préfet a ouvert la séance et fait connaître que les personnes qui désiraient concourir devaient lui remettre leurs soumissions dans le délai d'une heure. — Cinq paquets cachetés pour soumissionner ont successivement été déposés. — A trois heures le concours a été fermé. — M. le préfet a aussitôt procédé, en présence du conseil et des prétendants, à l'ouverture de ces paquets. — Il a été reconnu et constaté qu'ils ont été présentés par les soumissionnaires suivants : 1° — MM. Pierre-Eugène Mourier, fils cadet, entrepreneur de travaux publics, domicilié à Arles (Bouches-du-Rhône), Émile Bonneaux et Maxime Baragnon, tous deux négociants, demeurant à Nîmes; — 2° MM. Louis Breittmayer, Henri Burdet et Théodore Brouzet, tous les trois négociants à Lyon; — 3° M. Gilbert Coubayon, commissionnaire de roulage, domicilié en cette dernière ville; — 4° MM. Emile Delacorbière, Félix de Surville et Agenor Molines, négociants domiciliés à Nîmes; — 5° enfin M. Arthur Roche, propriétaire, domicilié à Montpellier (Hérault). — Chacune de ces sociétés a produit le récépissé de la recette générale du département du Gard constatant qu'elle

avait préalablement fait le dépôt de la somme de *cinq cent mille* francs en numéraire ou en effets publics exigés comme cautionnement de cette entreprise. — Le préfet ayant ainsi constaté que ces cinq compagnies étaient admises à concourir, a proclamé le résultat des soumissions, lequel est conforme aux indications ci-après : — 1° La société Mourier, Bonneaux et Baragnon a offert de se charger de l'entreprise dont il s'agit, en se conformant aux clauses et conditions de l'adjudication, avec une augmentation au prix *minimum* de fermage porté en l'affiche et relaté plus haut, de la somme de *soixante-quinze mille cinq cents quatre-vingt-dix-neuf francs soixante-dix centimes* pour chacune des douze années de bail (75.599, fr. 70 c.); — 2° La compagnie Breittmayer, Burdet et Brouzet a fait une enchère de cinquante-cinq mille francs (55,000 fr.); — 3° M. Gilbert Coubayon, outre l'obligation de payer l'intérêt du matériel mobile, s'est engagé « à payer une somme de *trois* » *millions trois cent quatre-vingt mille huit cent quatre-* » *vingts francs* pour les douze années de bail, suivant le » détail à la suite de sa soumission, en sus du prix *minimum* » fixé par l'affiche de l'adjudication. — Et au bas de ladite » soumission se trouve le détail suivant : — Les quatre » premières années — cent soixante-dix-sept mille six cent » quarante francs (177,640 fr.); — Les quatre années in- » termédiaires — deux cent quatre-vingt-un mille sept » cent trente-cinq francs (281,735 fr.) ; Et les quatre der- » nières années, trois cent quatre-vingt-cinq mille huit cent » quarante-cinq francs (385,845 fr. — » 4° La compagnie de la Corbière, de Surville et Molines a fait une enchère de cent trente-un mille francs soixante-six centimes (131,000, fr 66 c.) — 5° Enfin, M. Arthur Roche a fait une offre de soixante-un mille cinq cent vingt-six francs en sus du *minimum* net mentionné (61,526 fr.) — Avant de proclamer le nom de l'adjudicataire, le Préfet et le conseil de préfecture se sont retirés dans l'une des salles voisines de celle de l'adjudication, à l'effet de statuer en particulier, sur le sens véritable et sur la validité de la soumission de M. Coubayon. — En

premier lieu, cette soumission laissait douteuse la question de savoir si la somme de trois millions trois cent quatre-vingt mille huit cent quatre-vingts francs (3,380,880 fr.) offerte par ce prétendant, pour les douze années de bail, comprenait le prix *minimum* fixé par le cahier des charges, ou si c'était en *sus* de ce prix. — En second lieu la soumission paraissait irrégulière en la forme, en ce sens que son auteur offrait, pour les trois périodes du bail, des augmentations au prix *minimum* différentes les unes des autres ; tandis que l'affiche disposait que l'enchère devrait être la *même* pour chacune de ces périodes du bail, et qu'aucune soumission extra-conditionnelle ne pouvait être admise. — Interpellés sur le sens qu'il convenait d'attacher à la soumission de M. Gilbert Coubayon, ceux de ses associés présents à la séance ont publiquement affirmé que le sieur Gilbert Coubayon avait entendu offrir, en tout, la somme de 3,380,880 fr., ce qui, déduction faite du prix *minimum*, donnait, 27,640 fr. pour le premier terme; 31,735 fr. pour le second, et 35,845 fr. pour le troisième ; ou en *moyenne*, 31,740 fr. ; que M. Gilbert Coubayon n'avait point pris connaissance de l'affiche, et avait chargé un expéditionnaire du soin de libeller sa soumission ; que celui-ci s'était conformé au cadre déterminé par l'affiche, et que cette circonstance expliquait pourquoi on avait écrit dans le corps de l'acte, après l'offre totale de 3,380,880 fr., les mots qui donnaient naissance à la difficulté : *en sus du prix minimum fixé par l'adjudication.* — Le Préfet, sur l'avis conforme du conseil de préfecture et de M. l'ingénieur en chef, a estimé que la soumission de M. Gilbert Coubayon était vicieuse en la forme et qu'elle devait être rejetée pour ce motif ; mais que, dans le cas même où elle aurait été jugée régulière, il fallait ajouter foi aux explications des associés de M. Gilbert Coubayon, que rendaient vraisemblables tous les incidents survenus à la séance, et aussi l'énormité de l'enchère qu'il aurait faite si on eût jugé que son offre de 3,380,880 fr. ne comprenait pas le *minimum* du prix déterminé par l'administration ; qu'enfin l'enchère de M. Gilbert Coubayon, ainsi entendue, était

de 31,740 fr. par an. — Statuant, ensuite, sur le résultat des autres soumissions, et attendu que l'offre de MM. de la Corbière, de Surville et Agénor Molines est la plus avantageuse aux intérêts du trésor, qu'elle ne donne lieu à aucune observation, le préfet du Gard, après avoir, d'ailleurs, pris l'avis du conseil de préfecture et de M. l'ingénieur en chef Didion, a déclaré que ces derniers soumissionnaires étaient adjudicataires de l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nimes pendant l'espace de douze années consécutives, conformément à la loi du 7 juillet 1844 et au cahier des charges annexé à cette loi ; à charge par lesdits adjudicataires de se conformer à toutes les clauses et conditions exprimées audit cahier, et, en outre, de payer, *chaque année*, l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs représentant le matériel mobile qui leur sera livré par l'administration, et de plus, une somme de *cent trente-un mille francs soixante-six centimes en sus* du prix *minimum* fixé par l'article d'adjudication.—En conséquence lesdits adjudicataires auront à payer à l'État, outre l'intérêt de la valeur du matériel mobile dont il est parlé ci-dessus, la somme totale de deux cent quatre-vingt-un mille francs soixante-six centimes (281,000 fr. 66 c.) pour chacune des quatre premières années du bail ; de trois cent quatre-vingt-un mille francs soixante-six centimes (381,000 fr. 66 c.) pour chacune des quatre années suivantes; et, enfin, de quatre cent quatre-vingt-un mille francs soixante-six centimes (481,000 fr. 66 c.) pour chacune des quatre dernières années. — Les paiements auront lieu par semestre échu, et le dernier jour de chaque semestre. En cas de non-versement des sommes dues dans telle caisse publique du département du Gard ou de l'Hérault qui sera désignée par M. le ministre des finances, lesdits adjudicataires consentent à être poursuivis en recouvrement desdites sommes par voie de contrainte administrative comme en matière de contributions publiques. — Et pour garantie des engagements qu'ils contractent par la présente adjudication, lesdits sieurs de la Corbière, de Surville et Molines constituent à titre de caution-

nement de leur entreprise, le dépôt de *cinq cent mille francs* (500,000 fr.)en numéraire, qu'ils ont effectué à la recette générale du département du Gard pour se rendre adjudicataires. — La présente adjudication ne recevra d'effet qu'après qu'elle aura été approuvée par ordonnance royale.

Autorisation de la Compagnie d'exploitation du chemin de chemin de fer de Montpellier à Nîmes. — 22 *avril* 1845.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce ; — Vu la loi du 7 juillet 1844, qui autorise notre ministre des travaux publics à donner à bail l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes; — Vu notre ordonnance du 1er novembre de la même année, qui approuve l'adjudication passée à Nîmes, le 18 septembre précédent, au profit de MM. de la Corbière, de Surville et Molines ; — Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Nîmes (Gard) sous la dénomination de *Compagnie d'exploitation du Chemin de de fer de Montpellier à Nîmes*, est autorisée. — Sont approuvés les statuts de ladite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 10 avril 1845, par devant Me Bordarier et son collègue, notaires à Nîmes, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance. — 2. La société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour MM. de la Corbière, de Surville et Molines, tant de la loi du 7 juillet 1844 et du cahier des charges qui y est annexé, que de l'adjudication passée à leur profit le 18 septembre de la même année, et approuvée par notre ordonnance du 1er novembre suivant. — 3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation, en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

— 4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministère de l'agriculture et du commerce, au préfet du département du Gard, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de Nîmes. — 5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Bulletin des Lois*, insérée au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département du Gard.

Statuts de la Compagnie du Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

L'an 1845, le 10 avril, — Par-devant Me Jules Bordarier et son collègue, notaires à Nîmes, soussignés, — Ont comparu : — M. Émile de la Corbière, président de la chambre de commerce de Nîmes ; — M. Félix de Surville, banquier ; — M. Agénor Molines, banquier ; — Tous les trois domiciliés à Nîmes ; — Agissant tant en leur nom personnel qu'au nom des personnes dénommées dans le tableau annexé à la minute du présent acte, avec lequel il sera soumis à l'enregistrement, aux termes des pouvoirs dont il sera ci-après parlé, — Lesquels ont exposé ce qui suit : — L'article 1er de la loi du 7 juillet 1844 a autorisé M. le ministre des travaux publics à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas douze ans, l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite loi ; et l'article 2 stipule que l'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un prix minimum qui ne pourra être inférieur à une moyenne annuelle de deux cent cinquante mille francs pendant la durée du bail. — Un avis publié, à la date du 6 août 1844, par M. le préfet du Gard, pour annoncer l'adjudication, a fait connaître que le prix minimum à payer à l'État par l'adjudicataire, indépendamment de l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs représentant la valeur du matériel mobile qui lui sera livré par l'administration, est fixé à cent cinquante mille francs pour chacune des quatre premières années du bail, à deux cent cinquante mille francs pour chacune des quatre années suivantes, et à trois cent cinquante mille francs pour chacune des quatre dernières années.

Suivant le procès-verbal de l'adjudication passée à Nîmes, le 18 septembre 1844, devant M. le préfet du Gard, en exécution de ladite loi, les comparants sont devenus adjudicataires de l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, moyennant l'en-

chère de cent trente et un mille francs soixante-six centimes sur le prix minimum ci-dessus mentionné, et sous les clauses et conditions tant de la loi du 7 juillet 1844 que du cahier des charges annexé à cette loi, et ladite adjudication a été approuvée par ordonnance royale du 1er novembre suivant. — En conséquence, suivant acte passé, le 8 octobre 1844, par-devant Me Bordarier et son collègue, notaires soussignés, ledit acte enregistré, les comparants ont arrêté un projet de statuts pour la constitution d'une société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, et suivant onze procurations sous seings privés, des 21, 23, 25 et 28 décembre 1844; 7, 8, 10 et 11 janvier 1845, enregistrées et déposées, le 18 du même mois, au rang des minutes de Me Bordarier, l'un des notaires soussignés, et une procuration en brevet du 26 décembre 1844, également déposée chez le même notaire, les comparants ont reçu de tous les actionnaires le pouvoir de consentir à toutes les modifications que le Gouvernement pourrait demander d'introduire dans les statuts contenus en l'acte précité du 8 octobre 1844. — Aujourd'hui les comparants, agissant en vertu de ce pouvoir, et voulant se conformer aux observations qui leur ont été faites par le Gouvernement, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction définitive des statuts de la société projetée.

Titre Ier. *Formation et objet de la société.* — Art. Ier. Il est formé, entre les comparants et les personnes qu'ils représentent, une société anonyme pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

2. La dénomination de la société est *Compagnie d'exploitation du Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.*

3. Le siége de la société est à Nîmes.

4. Son existence commencera le jour de l'ordonnance royale qui l'aura autorisée; elle finira avec le bail qui a été adjugé, et qui est de douze ans, aux termes de l'adjudication approuvée par l'ordonnance royale du 1er novembre 1844. — Toutefois, dans le cas où, à l'expiration de ce bail, l'exploitation du chemin de fer continuerait à être affermée par le Gouvernement, la société pourra être prorogée pour une nouvelle période, en vertu d'une délibération prise par l'assemblée générale, à la majorité des trois quarts des voix des actionnaires présents, représentant au moins le tiers du fonds social, et qui ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par le Gouvernement. — Dans ce cas, le vote de la majorité n'obligera pas la minorité, et les actionnaires dissidents auront le droit de se retirer et d'exiger le remboursement de leurs actions d'après les résultats du dernier inventaire.

Titre II. *Mise en société.* — 5. Les comparants apportent à la société tous les droits résultant de l'adjudication passée à leur profit, le 18 septembre 1844, pour l'exploitation du chemin de

fer de Montpellier à Nîmes. — Cet apport est fait sans aucune réserve ni restriction ; en conséquence, la compagnie est mise entièrement au lieu et place des adjudicataires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent pour lesdits adjudicataires, tant de la loi du 7 juillet 1844 et du cahier des charges qui y est annexé, que de l'adjudication passée à leur profit le 18 septembre de la même année, et approuvée par l'ordonnance royale du 1er novembre suivant.

Titre III. *Fonds social.* — 6. Le capital social est fixé à deux millions de francs. — Il est divisé en quatre mille actions de cinq cents francs chacune.

7. Ces quatre mille actions ont été souscrites par les personnes et dans les proportions indiquées dans le tableau annexé au présent acte.

8. Chacun des actionnaires, ayant versé le premier quart de ses actions, n'aura plus à verser à la caisse de la société que trois quarts des mêmes actions. — Ce versement sera fait comme il suit : un quart immédiatement après l'autorisation de la société ; — Les deux autres quarts aux époques qui seront fixées par le conseil d'administration ci-après établi.

Titre IV. *Des actions.* — 9. Les actions sont nominatives ; elles peuvent être converties en actions au porteur, mais seulement lorsqu'elles sont complétement libérées. Les titres des actions sont revêtus de la signature des trois membres du comité de direction.

10. La cession des actions nominatives s'opère au moyen d'une déclaration de transfert inscrite sur le registre de la société, et signée par le cédant et le cessionnaire ou leur fondé de pouvoirs. — Le cédant reste garant du cessionnaire jusqu'à concurrence des cinq premiers dixième ; cette garantie sera mentionnée sur chaque action. — La cession des actions au porteur s'opère au moyen de la tradition du titre. — La cession d'une action emporte toujours, vis-à-vis de la société, celle des dividendes échus et non payés.

11. Une action nominative peut, sur la demande du propriétaire, être échangée contre un titre au porteur ayant le même numéro. — Réciproquement, une action au porteur peut être échangée à volonté contre un titre nominatif. — Il est fait mention de chaque échange sur les registres de la société. L'échange d'un titre nominatif contre un titre au porteur, et réciproquement, est passible d'un droit qui ne peut excéder un franc par action, sauf le premier échange, qui est gratuit.

12. A défaut de versement aux époques déterminées par l'article 8 pour le second quart du montant de chaque action, et par le conseil d'administration pour les deux autres quarts, l'intérêt court de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de cinq pour cent par an pour chaque jour de retard. — Le retardataire est

mis en demeure d'effectuer les paiements par un avis inséré dans l'un des journaux de Nîmes, désigné par le tribunal de commerce de cette ville pour la publication des actes de société, conformément à la loi du 31 mars 1833. Cet avis indique les numéros des actions en retard : faute par le propriétaire de s'acquitter dans le délai d'un mois, et sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités de justice ni d'ajouter au susdit délai aucun délai de distance, les actions en retard sont vendues publiquement, sur duplicata, aux frais, risques et périls du retardataire, par le ministère d'un notaire que désigne le conseil d'administration, et dans le délai qu'il croit devoir fixer; sur le produit de la vente, la société prélève ce qui lui est dû en principal, intérêts et frais, et le surplus, s'il y en a, est remis à l'actionnaire. En cas de déficit, la société en poursuit le recouvrement par toute voie de droit. — Les titres primitifs des actions ainsi vendues sont nuls de plein droit; en conséquence, toute action qui ne porte pas la mention du paiement des quarts échus n'est pas admissible au transfert. — Les numéros des titres d'action ainsi annulés seront insérés dans les journaux d'annonces judiciaires de la ville de Nîmes.

13. Les versements effectués seront mentionnés au dos de chaque action, et, lors du versement du dernier quart, les actions primitives seront remplacées par des actions complétement libérées.

14. Les fonds versés, non susceptibles d'être employés immédiatement, seront placés au profit de la société par le conseil d'administration.

15. Il ne peut, dans aucun cas, être fait d'appel de fonds au delà du montant des actions.

16. Chaque action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement; les copropriétaires indivis d'action sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne. — Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. — Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires de la société et aux délibérations de l'assemblée générale.

17. En cas de perte d'une action nominative, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer une nouvelle, que moyennant bonne et valable caution, et une année seulement après que le propriétaire du titre perdu en a fait la déclaration par acte extrajudiciaire; le nouveau titre annule l'ancien. — Pendant ce temps, les dividendes dus à l'action perdue sont mis en réserve, pour être remis à l'actionnaire avec le nouveau titre qu'il a réclamé. — La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

18. La possession d'une ou plusieurs actions entraîne de plein droit l'adhésion aux présents statuts; les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, en quelque main qu'il passe.

19. Chaque action donne droit : — A une part proportionnelle dans toutes les valeurs composant l'actif social, et dans les bénéfices de l'entreprise.

Titre v. *Fonds de réserve; bénéfices.* — 20. Chaque année, après l'acquittement de toutes les charges de la compagnie, l'excédant des produits, s'il y en a, est employé de la manière suivante : — Un dixième de cet excédant est affecté à la formation d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues, et au remboursement des emprunts qui pourraient être effectués en vertu de l'article 37. — Les bénéfices disponibles, après ce prélèvement, seront répartis également entre toutes les actions.

21. Lorsque le fonds de réserve dépassera deux cent mille francs, l'excédant pourra être réparti aux porteurs des actions; s'il retombe au-dessous de ce chiffre, le prélèvement devra recommencer. — L'emploi des fonds de la réserve est réglé, chaque année, par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration.

Titre vi. *Conseil d'administration.* — 22. La société est administrée par un conseil d'administration composé de vingt-cinq membres nommés par l'assemblée générale, à la majorité absolue des voix des membres présents : il y a, en outre, un comité de direction composé de trois membres pris dans le sein du conseil d'administration et nommés par lui. — Ces deux fonctions sont gratuites, et donnent seulement droit à des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

23. Chaque administrateur doit être propriétaire de vingt actions nominatives, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions restent déposés dans la caisse de la société.

24. Par dérogation à l'article 22, le premier conseil d'administration sera composé de MM. de la Corbière, de Surville, Agénor Molines, Nègre-Bergeron, Pagès, Bergeron, Cavalier-Benezet, Devillas-Plantat, Julian, Lafont, Granier, Serres-Durant, Médard, Tur, Càzeing, Emilien Molines, de Seynes, Romgardelle, Nègre, Robert, Favre, Franc, Curnier père, Pierre Curnier et Colomb. — La durée des fonctions des administrateurs est de quatre ans; le renouvellement des membres du conseil s'opérera de la manière suivante : six membres sortiront à la fin des première, deuxième et troisième années, et sept membres à la fin de la quatrième. Pendant les trois premières années, les membres sortants seront désignés par le sort, et ensuite par l'ancienneté. — Si le nombre des membres du conseil se trouve réduit au-des-

sous de douze, ce nombre est complété par l'assemblée générale; mais, jusqu'à la réunion de cette assemblée, le conseil d'administration pourvoit provisoirement aux vacances provenant des démissions, empêchements ou décès.

25. Le conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un président et un secrétaire, qui peuvent être réélus. — En cas d'absence du président, il est remplacé par le plus âgé des membres présents.

26. Le conseil se réunit toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige, et, dans tous les cas, au moins une fois tous les trois mois; il peut être convoqué extraordinairement, soit par son président, soit par le comité de direction, s'ils pensent que l'intérêt de la société le demande. — Pour que ses délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être, au moins, de neuf. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés. — En cas de partage, la voix du président est prépondérante. — Les délibérations sont transcrites sur un registre à ce destiné, et signées du président et du secrétaire.

27. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société. — Sur les propositions du comité de direction, il nomme un directeur, un sous-directeur et un caissier; détermine leurs attributions et fixe leurs traitements, sauf l'approbation de l'assemblée générale; il détermine aussi le chiffre et la nature du cautionnement que le caissier doit fournir. — Il soumet à l'approbation de l'assemblée générale les propositions d'emprunts. — Il détermine le placement des fonds disponibles, et propose l'emploi de la réserve. — Il arrête, sur la proposition du comité de direction, et dans les limites déterminées par le cahier des charges, les réglements du service de l'entreprise, en tout ce qui se rapporte à l'exploitation. — Il fixe ou modifie provisoirement les tarifs du chemin de fer et des établissements qui en dépendent, dans les limites déterminées par le cahier des charges.

28. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les administrateurs de la société ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société. — Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Titre vii. *Du comité de direction.* — 29. Le comité de direction est chargé de la gestion des affaires de la société, de la réception du chemin et du matériel, de l'organisation du personnel; il nomme à tous les emplois autres que ceux dont le choix est réservé par l'article 27; il surveille le travail des bureaux et la tenue régulière des écritures.

30. Les membres du comité de direction agissent au nom de la

société.— Ils sont chargés de l'exécution des délibérations du conseil d'administration.—Ils ont droit de présence au conseil et voix délibérative, sauf les cas où il s'agirait de statuer sur leur gestion. — Ils exercent et poursuivent toutes actions judiciaires à la requête de la société. —En cas de décès ou de démission d'un membre du comité, il est pourvu à son remplacement par le conseil d'administration.

TITRE VIII. *Assemblée générale.* — 31. L'assemblée générale se compose : —1° Des actionnaires propriétaires de dix actions nominatives depuis dix jours au moins ; — 2° Des propriétaires de vingt actions au porteur, qui auront déposé leurs titres, dix jours au moins avant l'assemblée générale, dans la caisse de la société. — Dix actions nominatives ou vingt actions au porteur donnent droit à une voix. — Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois ce nombre d'actions, sans qu'il puisse, toutefois, avoir plus de trois voix, quel que soit le nombre des actions qu'il possède ou qu'il représente. —Il est délivré à chaque actionnaire un récépissé constatant le nombre des actions au porteur qu'il a déposées ; ce récépissé lui sert de carte d'admission à l'assemblée générale ; il est signé par deux membres du comité de direction.

32. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.—Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

33. L'assemblée générale se réunit une fois chaque année, sur la convocation du comité de direction, dans le mois de janvier. — Elle peut être convoquée extraordinairement, par décision du conseil, pour un objet spécial que la convocation doit mentionner. — Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré, au moins vingt jours à l'avance, dans le journal désigné par l'article 12.

34. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale peut se faire représenter par un mandataire spécial, pourvu que ce mandataire lui-même soit actionnaire et membre de l'assemblée.

35. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, et, à son défaut, par l'administrateur qui le remplace, conformément à l'article 25. — Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs. — Le président et les scrutateurs réunis désignent les secrétaires.

36. L'assemblée générale entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes de la société ; elle procède au remplacement des membres du conseil d'administration dont le temps d'exercice est expiré ou dont la place est devenue vacante par suite de décès, démission ou autre cause; elle prononce sur les propositions d'emprunts, d'augmentation du fonds social, de modification aux

statuts, qui lui sont soumises par le conseil d'administration, et généralement sur tous les intérêts de la société.

37. L'assemblée générale délibère valablement lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente ou plus, et représentent, au moins, le dixième du fonds social. — Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une deuxième convocation. — Dans cette seconde réunion, l'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre des membres présents et des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première. — Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés. — Toutefois, les délibérations relatives aux emprunts qu'il pourrait être nécessaire de contracter, en cas d'insuffisance et après le versement total du capital, ne pourront être prises que dans une assemblée générale réunissant, au moins, le cinquième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente, au moins. — Celles relatives à l'augmentation du fonds social et à la modification éventuelle des statuts ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant, au moins, le quart du fonds social, et à la même majorité. — Les délibérations qui auraient pour objet l'augmentation du fonds social ou la modification des statuts ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

Titre ix. *Dissolution et liquidation.* — 38. La société sera dissoute à l'expiration du présent bail, terme fixé pour sa durée, sauf les cas de prorogation prévus par l'article 4.

39. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause que ce soit, la liquidation s'opérera par les soins du conseil d'administration et du comité de direction alors en exercice. — Dans tous les cas, le produit de la liquidation, après l'exécution des engagements contractés envers l'État et l'extinction du passif, sera réparti également entre toutes les actions.

40. Dans le cas de contestations, à raison des affaires sociales, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, elles seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

41. Toutes notifications aux actionnaires pourront être valablement faites à Nîmes, au domicile élu par chacun d'eux ; à défaut d'élection de domicile, les notifications auront lieu au parquet du procureur du Roi près le tribunal de première instance de Nîmes.

(Suit l'état des fondateurs et souscripteurs entre lesquels sont distribuées les 4,000 actions montant ensemble à 2 millions. Sur

ce nombre de 4,000 actions, 610 appartiennent à des souscripteurs de Lyon, 102 à des souscripteurs de Marseille et d'Avignon et 70 à des souscripteurs de Paris et autres villes ; le reste a été souscrit dans les départements du Gard et de l'Hérault.) (1)

CHEMINS DE FER DE LILLE ET DE VALENCIENNES A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE.

Extrait de la loi du 15 *juillet* 1840, *relative aux chemins de fer d'Orléans,* etc.

TITRE V. *Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.* — 24. Une somme de six millions de francs est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique. — Une somme de quatre millions de francs est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Valenciennes à la frontière de Belgique.

TITRE VI. *Dispositions générales.* — 25. Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et réglements sur les douanes.

26. Des ordonnances royales régleront également le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués aux chemins exécutés sur les fonds de l'État.

(1) Les travaux pour la construction du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, ordonnés par la loi du 15 juillet 1840, ajournés par les circonstances politiques, n'ont pu être commencés qu'en janvier 1842 ; ils ont été terminés dans le courant de l'année 1844, et la circulation a été ouverte au mois de janvier 1845.

Les dépenses se sont élevées à 13,438,901 fr. 28 c.

Le produit figure au budget des recettes de 1846 pour la somme de 308,000 fr. qui est le prix résultant de l'adjudication pour les quatre premières années du bail. On sait que chacune des deux périodes suivantes de quatre années augmenta de 100,000 francs, de telle sorte que la moyenne du revenu doit être estimée à 408,000 fr.

Les adjudicataires sont astreints de plus au paiement d'une somme annuelle de 15,000 fr. pour frais de surveillance.

Ordonnance sur l'exploitation provisoire, et au compte de l'Etat, des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — 15 *septembre* 1842.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'Etat des travaux publics, de l'intérieur et des finances ; —Vu la loi du 15 juillet 1840, titre V, qui affecte une somme de six millions de francs à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique, et une somme de quatre millions à l'établissement d'un chemin de fer de Valenciennes à la même frontière ; — Vu les articles 25 et 26 de la susdite loi, lesdits articles ainsi conçus : — « Art. 25. Des ordonnances royales régleront les » mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et réglements sur les » douanes. — Art. 26. Des ordonnances royales régleront » également le mode d'exploitation et les tarifs qui seront » provisoirement appliqués aux chemins exécutés par l'État ; » —Vu le projet de tarif pour le transport des personnes, proposé par M. l'ingénieur en chef des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique ; — Vu le procès-verbal des délibérations de la commission mixte formée de concert par les ministres des travaux publics de France et de Belgique, à l'effet de régler, sauf l'approbation des Gouvernements respectifs, les questions d'administration, de police et de douane auxquelles peut donner lieu la jonction des chemins de fer français et belges, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Provisoirement les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique seront exploités au compte de l'Etat.

2. Les résolutions proposées par la commission mixte ci-dessus mentionnée seront exécutées suivant leur forme et teneur, sauf les modifications ci-après indiquées.

Le procès-verbal de ces résolutions sera annexé à la présente ordonnance.

3. Les locomotives, wagons et voitures de toute sorte affectés au service des deux chemins de fer pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets et destiné à assurer éventuellement à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par l'administration du chemin de fer, d'un état détaillé, et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

4. Les cartes-passeports mentionnées dans les articles 26, 27, 28, 29 et 32 des résolutions de la commission mixte ne seront autres, en ce qui concerne la France, que des passeports à l'intérieur. Les habitants du département du Nord, porteurs de ces passeports, jouiront des droits et seront soumis aux conditions énoncés aux susdits articles.

Les convois de voyageurs circulant sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière belge ne seront point affranchis du paiement de l'impôt établi par les lois sur le transport des personnes. Cet impôt sera prélevé exclusivement sur la part attribuée au Gouvernement français dans les produits de l'exploitation des chemins de Lille à Courtray et de Valenciennes à Mons, et sans que la part attribuée dans les mêmes produits au gouvernement belge en doive éprouver aucune réduction.

6. Le tarif pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique est réglé ainsi qu'il suit, par tête et par kilomètre. — Voitures de 1re classe 0 fr. 07,— Voitures de 2e classe 0 fr. 05,—Voitures de 3e classe 0 fr. 035.—Toutefois aucune taxe ne pourra être inférieure, — Pour les voitures de 1re classe à 0 fr. 50,—Pour les voitures de 2e classe à 0 fr. 40, — Pour les voitures de 3e classe, à 0 fr. 25.

7. Chaque voyageur aura droit au transport gratuit d'un bagage de vingt kilogrammes; mais une taxe uniforme de vingt centimes sera perçue pour le pesage de ses effets. — Au-dessus de vingt kilogrammes, le tarif du transport par

kilomètre et par chaque dix kilogrammes d'excédant est réglé à quatre millièmes. — Aucune taxe ne pourra d'ailleurs être inférieure à vingt centimes, quelle que soit la distance parcourue.

8. Toutes les autres dispositions de détail relatives à l'application et à l'exécution des tarifs seront réglées par notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics.

9. Il sera ultérieurement statué par nous sur les tarifs relatifs au transport des bestiaux, marchandises et objets quelconques.

10. Nos ministres secrétaires d'Etat des travaux publics, des finances et de l'intérieur, etc.

L'an 1842, *le* 25 *août, la commission mixte nommée par les Gouvernements français et belge, à l'effet d'examiner les questions de douane et d'administration résultant de l'établissement des lignes de chemins de fer entre la France et la Belgique, s'est réunie à l'hôtel de la préfecture du département du Nord. — Présents :*

MM. le vicomte de Saint-Aignan, préfet du Nord; — Duverger, directeur des douanes, à Dunkerque; — Lafargue de Bellegarde, directeur des douanes, à Valenciennes; — Boquet, directeur des contributions indirectes, à Lille; — Busche, ingénieur en chef des chemins de fer, à Lille, — Commissaires nommés par le Gouvernement français.

MM. le comte de Meulenaere, gouverneur de la Flandre occidentale; — Liedts, gouverneur du Hainaut; — Masui, directeur général de l'administration des chemins de fer; — Lejeune, inspecteur général des finances, — Commissaires nommés par le Gouvernement belge.

Les conférences se sont ouvertes sur chacun des projets présentés par les administrations des douanes des deux pays. — Après un examen approfondi de ces projets, la commission adopte les résolutions suivantes :

Question des douanes. — Art. 1er. Un service et des établissements de douane seront organisés aux points de station ci-après désignés, savoir : *En France :* — 1° Pour le chemin de fer de Lille, à Tourcoing, Roubaix et Lille; — 2° Pour le chemin de fer de Valenciennes, à Blanc-Misseron et à Valenciennes, et aux stations intermédiaires. *En Belgique :* — 1° Pour le chemin de Courtray, à Mouscron et à Courtray; — 2° Pour le chemin de fer de Mons à Quiévrain, à Mons et aux stations intermédiaires.

2. Les convois venant de la Belgique feront halte aux stations de Tourcoing et de Blanc-Misseron, pour continuer ensuite leur route. — Ceux venant de France feront halte aux stations de Mouscron et de Quiévrain.

3. Le transport des voyageurs et le transport des marchandises devront s'effectuer par des voitures distinctes. — Les wagons qui renfermeront des marchandises seront retenus aux stations de Tourcoing et de Blanc-Misseron, en France, de Mouscron et de Quiévrain, en Belgique, et ne pourront continuer leur route qu'après la vérification des agents de la douane.

4. De Tourcoing à Lille et de Blanc-Misseron à Valenciennes, les convois seront escortés par deux employés des douanes françaises. — De Mouscron à Courtray et de Quiévrain à Mons, les convois seront aussi escortés par deux employés des douanes belges. — A cet effet, des places seront réservées à ces employés, de chaque côté du dernier wagon, dans la partie supérieure, et de manière à ce qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. — Ces employés ne monteront sur les convois qu'aux stations ci-dessus indiquées. Toutefois les deux Gouvernements auront la faculté de faire escorter les convois par des préposé sdes douanes, de la dernière station d'un pays à la première station de l'autre.

5. Si les préposés d'escorte s'aperçoivent, en route, de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter sur-le-champ le convoi, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs, qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis, conformément à la loi, comme coupables d'opposition aux fonctions des employés des douanes. — Le mode de communication entre les employés des douanes et les conducteurs sera déterminé par un réglement d'ordre intérieur.

6. En cas de fraude résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, et constatée pendant le trajet, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

7. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions, et munis de leurs commissions, seront admis gratuitement sur les wagons. — Les mêmes agents pourront traverser librement le *rail way*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente de l'arrivée d'un convoi.

8. Les employés des douanes auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer; toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, des recherches n'y pourront être effectuées qu'avec l'assistance d'un officier municipal ou du commissaire de policce.

9. Aucune cache, aucun double-fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures quelconques employées sur les chemins de fer. — Pour assurer l'effet de cette interdiction, les gens de l'art chargés de l'examen des machines, wagons et autres voitures quelconques, seront assistés d'un employé des douanes, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

10. Des wagons distincts seront affectés au transport des voyageurs et à celui de leurs bagages. Aucun colis, aucun paquet, ne pourra rester entre les mains des voyageurs. — Les wagons de bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière à ce qu'un cadenas puisse y être apposé. Lorsqu'un même wagon renfermera des bagages appartenant à des voyageurs ayant des destinations différentes, il devra être divisé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, c'est-à-dire de stations, dans les limites de l'exploitation commune, et la clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas. — Les wagons à compartiments suivront les voyageurs à leurs destinations.

11. Lors de l'arrivée aux stations de Tourcoing ou de Blanc-Misseron en France, et de Mouscron ou de Quiévrain en Belgique, d'un convoi venant de l'étranger, le conducteur en chef devra être porteur de feuilles de chargement indiquant, pour chaque station, le nombre ainsi que l'espèce des colis ou paquets contenant les effets des voyageurs.

12. Les feuilles de chargement dont il est fait mention dans l'article précédent seront présentées au chef du service des douanes de la station de Tourcoing ou de Blanc-Misseron, pour l'entrée en France, et au chef du même service de la station de Mouscron ou de Quiévrain pour l'entrée en Belgique. — La feuille concernant les bagages qui devront être déchargés à l'une ou l'autre de ces stations restera entre les mains des vérificateurs préposés à la visite. Les feuilles relatives aux bagages destinés pour Lille, Valenciennes ou les stations intermédiaires, et pour Courtray et Mons et les stations intermédiaires, seront remises, après avoir été visées par le chef de la douane, aux préposés d'escorte, avec les clefs des cadenas apposés sur les wagons renfermant ces mêmes bagages.

13. Les bagages des voyageurs qui, soit aux stations de Tourcoing ou de Blanc-Misseron, soit aux stations intermédiaires en France, soit aux stations de Mouscron et de Quiévrain, ou aux stations intermédiaires en Belgique, prendront place dans ces wagons, ne pourront, sous aucun prétexte, être confondus avec ceux des voyageurs arrivant directement de Belgique ou de France réciproquement.

14. Des wagons séparés devront être réservés pour les voyageurs qui partiront d'une station intérieure, de manière à ce qu'ils ne se trouvent pas dans les mêmes wagons que les voyageurs venant de l'étranger.

15. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur la feuille de chargement; toutes marchandises qui, ne figurant pas sur cette même feuille, seront trouvées parmi les bagages, ou sur la personne des voyageurs, seront réputés introduits frauduleusement, et seront passibles de saisie conformément à la loi.

16. Au moyen des dispositions ci-dessus, la visite des voyageurs et de leurs bagages n'aura lieu, pour les convois venant de la Belgique, qu'à la douane du lieu de leur destination, et au moment de la descente des wagons. — Pour les convois venant de la France, la visite des voyageurs et de leurs bagages s'effectuera à Courtray et à Mons, ou aux stations intermédiaires, en ce qui concernera les voyageurs qui descendront à chacune de ces stations. — Les bagages seront déchargés des wagons, et placés dans un magasin, sous la surveillance de la douane; ils n'en sortiront qu'après la déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, visite des employés et acquittement des droits, s'il y a lieu, sur les objets qui en seront passibles.

17. Les bagages des voyageurs qui se rendront de France en Belgique ou de Belgique en France, ou d'une station française ou belge, à une autre station également française ou belge, ne pourront être placés sur les wagons qu'après avoir été vérifiés par les employés des douanes de la station où ils seront chargés.

18. Les voitures et les chevaux appartenant aux voyageurs venant de l'étranger devront être compris sur les feuilles de chargement mentionnées en l'article 2; les formalités nécessaires pour leur admission seront remplies au bureau de destination. — En ce qui concerne les voitures et les chevaux accompagnant les voyageurs allant en France et en Belgique, réciproquement, les expéditions destinées à assurer leur sortie définitive ou temporaire seront délivrées au bureau de la station où ces voitures et ces chevaux seront placés sur les wagons, et le passage effectif à l'étranger sera constaté par les employés des douanes des stations de Tourcoing ou de Blanc-Misseron, pour la sortie de France, et de Mouscron et de Quiévrain, pour la sortie de Belgique. — Des affiches, apposées dans les bureaux des stations, indiqueront les formalités à remplir par les voyageurs pour l'introduction de certains objets, et spécialement pour l'entrée, en France et en Belgique, de l'argenterie.

19. Les wagons sur lesquels auront été chargées des marchandises importées de l'étranger resteront aux stations de Tourcoing et de Blanc-Misseron, pour l'entrée en France, et de Mouscron ou de Quiévrain, pour l'entrée en Belgique, jusqu'à ce que les formalités et conditions déterminées par la loi aient été remplies. —

Les marchandises destinées pour Tourcoing et Blanc-Misseron seront, immédiatement après leur déchargement, déposées dans les hangars ou magasins de la douane, et elles ne pourront en être enlevées qu'après déclaration en détail, vérification et acquittement des droits. — Les marchandises qu'on voudra diriger sur Lille et sur Valenciennes seront expédiées, sous l'accomplissement des formalités prescrites par les articles 27, 28,29, 30 et 31 de la loi du 28 avril 1816, section des douanes ; et, à leur arrivée aux stations de Lille ou de Valenciennes, elles seront pareillement déposées dans les magasins de la douane, pour y être déclarées en détail et vérifiées. — Les formalités prescrites par les lois belges, en ce qui concerne les douanes, seront également accomplies aux stations de Mouscron et de Courtray, de Quiévrain et de Mons, ou aux stations intermédiaires.

20. Les marchandises envoyées à l'étranger seront soumises au régime suivant, savoir : — Celles qui sont sujettes à des droits de sortie pourront être chargées sur les wagons à toutes les stations indistinctement, en présence des employés des douanes, et sur l'exhibition de l'acquit de paiement, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une vérification ultérieure. — Les marchandises de prime et de transit à la sortie seront reconnues, et les formalités légales pour constater leur passage à l'étranger seront accomplies au bureau placé près de la station la plus rapprochée de l'étranger, à moins qu'il ne soit fait usage de la faculté stipulée en l'article 4 ci-dessus.

21. Les marchandises qui seront transportées d'une station à une autre, dans le rayon des douanes, ne pourront, dans aucun cas, être confondues avec les marchandises d'importation ou d'exportation : elles ne seront chargées sur les wagons qu'en présence des préposés des douanes, et elles devront, sous les peines de droit, être accompagnées d'expéditions de douane délivrées au bureau de douane le plus voisin du lieu d'enlèvement.

22. La vérification, le chargement et le déchargement des marchandises n'auront lieu que pendant les heures légales de l'ouverture des bureaux, telles qu'elles sont fixées par les lois françaises et belges.

23. Dans le cas où l'administration des chemins de fer se chargerait de déclarations en double, elle sera civilement responsable des contraventions résultant de déclarations frustratoires ou inexactes remises par les agents, ainsi que des frais de fraude ou d'opposition dont ils se rendraient personnellement coupables. Ces fraudes et contraventions seront constatées et poursuivies conformément à la législation en vigueur.

La Commission s'est ensuite occupée des questions de police générale auxquelles donne lieu l'établissement des chemins de fer. — Elle adopte les résolutions suivantes :

Police générale. — 24. La circulation de toute personne étran-

gère au service mixte est interdite sur les chemins de fer, sauf autorisation spéciale.

25. Les habitants du département du Nord, et ceux des provinces limitrophes belges, sont dispensés de l'obligation de se munir de passeports à l'étranger, pour voyager par le chemin de fer des deux pays, dans les limites de ces départements et provinces.

26. Il sera délivré, aux habitants de ces localités, des cartes-passeports pour voyager par les chemins de fer seulement.

27. Ces cartes contiendront, outre les noms, prénoms et signalement du porteur, l'indication du lieu de son domicile et du département ou de la province auquel il appartient, afin que les deux Gouvernements soient assurés qu'il n'en est délivré qu'aux personnes appelées à jouir de l'exception établie par l'art. 25.

28. Le prix des cartes-passeports, assimilées aux passeports à l'intérieur, est fixé à deux francs.

29. Tout voyageur qui se servira d'une carte-passeport appartenant à une autre personne, ou qui aura été falsifiée, sera poursuivi comme ayant fait usage d'un titre faux.

30. Les habitants des autres parties de la France et de la Belgique seront astreints, pour voyager réciproquement dans l'un et dans l'autre pays, à se munir de passeports à l'étranger; mais ces passeports ne seront pas soumis à l'échange, conformément aux conventions préexistantes.

31. Les voyageurs des autres nations continueront à être soumis à l'échange de leurs passeports nationaux contre des passes provisoires.

32. Il sera établi, dans les diverses stations frontières, des commissaires spéciaux ou agents de police ou de la force publique, chargés de la vérification des passeports et des cartes-passeports dont les voyageurs devront être munis. — Ces commissaires spéciaux seront assistés du nombre d'agents suffisants pour accélérer, autant que possible, en ce qui concerne l'administration, la marche des convois.

33. La vérification, au lieu des stations, se fera en même temps que les agents de l'administration des douanes visiteront les bagages et les voyageurs.

34. Il sera défendu aux conducteurs des wagons de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

35. Aussitôt l'arrivée des convois aux stations, les voyageurs devront exhiber au commissaire spécial de police leurs titres de voyage. — Tout voyageur qui se refuserait à cette injonction, ou qui ne serait pas porteur de papiers valables, ne pourra continuer sa route, et il sera, selon les cas, mis à la disposition des autorités administratives ou remis à la gendarmerie pour être conduit devant M. le procureur du Roi.

36. Un état des individus bannis ou expulsés de France ou de

Belgique sera remis aux commissaires spéciaux de police de chacune des deux nations, pour être repoussés, dans le cas où ils chercheraient à pénétrer, par la ligne des chemins de fer, dans le pays dont l'entrée leur serait interdite.

37. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière, en hiver, après huit heures, et en été, après neuf heures et demie du soir.

La Commission s'occupe ensuite des mesures à prendre pour l'exploitation commune des chemins de fer, entre la France et la Belgique ; elle adopte, à cet effet, les résolutions suivantes :

Service définitif. — 38. Le chemin de fer de Lille à Courtray, et celui de Valenciennes à Mons, seront exploités en commun par les administrations française et belge.

39. Le nombre des convois et les heures de départ seront déterminés par des décisions spéciales concertées entre les deux administrations.

40. Les Gouvernements français et belge arrêteront leurs tarifs respectifs. — En conséquence, en France, on ajoutera au tarif français, pour le parcours sur le territoire français, le tarif belge pour le parcours sur le territoire belge, et réciproquement.

41. Les convois français ne pourront exploiter les stations belges, et les convois belges ne pourront exploiter les stations françaises, qu'autant qu'ils parcourront la distance entière comprise entre Lille et Courtray, ou entre Valenciennes et Mons.

42. Chacun des deux Gouvernements fera opérer les recettes sur son territoire, suivant le mode qui lui conviendra le mieux ; seulement, dans chaque bureau de recette, les registres seront tenus par destination, c'est-à-dire qu'il y aura des comptes spéciaux ouverts pour chaque station française ou belge.

43. Le contrôle des recettes s'établira au moyen des coupons des voyageurs retirés par les gardes, et, pour les marchandises, au moyen des reçus donnés par les destinataires. Les deux administrations dresseront et se communiqueront réciproquement les décomptes mensuels, dont la vérification pourra être faite dans les bureaux respectifs par les contrôleurs des deux services.

44. Le partage des recettes se fera, entre les deux Etats, de la manière suivante : — A la fin de chaque mois, on fera le relevé des recettes, entre chaque station française et chaque station belge, pour le parcours entre Valenciennes et Mons et entre Lille et Courtray. La moitié de cette recette sera partagée par parties égales entre les deux Gouvernements, pour les indemniser des frais d'exploitation ; la seconde moitié sera partagée proportionnellement aux distances parcourues sur leurs territoires respectifs, sans fraction de kilomètre.

45. Les convois de chaque nation pourront apporter sur le territoire de l'autre la quantité de coke formant l'approvisionnement ordinaire des tenders. — Ils pourront renouveler cet approvision-

nement dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le coke sera délivré au machiniste par le chef de station, sur un bon signe par le machiniste. — L'usage des réservoirs, pour renouveleé l'approvisionnement d'eau, sera commun aux convois des deux pays.

46. Les machinistes, les chefs, gardes des convois, et en général tous les agents de l'exploitation, se conformeront exactement aux mesures d'ordre et de police arrêtées par le Gouvernement sur le territoire duquel ils se trouveront. En cas de contravention, il en sera référé à leurs chefs pour qu'ils soient punis, sans préjudice des poursuites judiciaires auxquelles ils pourront être exposés si, par leur insubordination ou leur négligence, ils ont occasionné quelque accident.

47. Lorsque le matériel de l'un des deux Gouvernements sera dans le cas de subir quelque réparation sur le territoire de l'autre, il sera tenu, par le chef de station, un compte exact des fournitures et main-d'œuvre que cette réparation exigera. Ce compte, visé par les ingénieurs des deux pays, sera dressé en deux expéditions, dont une pour chaque service.

48. Les dépenses qui auront été faites, soit en réparation de matériel, soit en fourniture de coke, seront justifiées par pièces comptables ; et, après avoir été débattues et arrêtées contradictoirement par les administrations intéressées, elles seront soldées, à la fin de chaque trimestre, par l'administration qui sera reconnue débitrice envers l'autre.

Service provisoire. — 49. En attendant que le matériel français soit complet, un service provisoire sera organisé sur les deux chemins de fer de Roubaix à Courtray et de Saint-Saulve à Mons. Ce service se fera de la manière suivante.

50. Le service de locomotion et des recettes sera opéré dans les stations françaises par les agents de l'administration belge ; mais tout le reste du personnel des stations et de la ligne sera nommé par l'administration française, et placé sous sa direction.

51. Les convois viendront jusqu'aux stations de Roubaix et de Saint-Saulve. Le Gouvernement belge paiera au Gouvernement français, à titre de location de la voie, et comme indemnité des frais d'entretien et de police, le tiers des recettes effectuées pour le parcours sur le territoire français, conformément au tarif arrêté par l'administration française.

52. Lorsque les locomotives françaises seront en état de faire le service, elles seront admises à remorquer les convois, et, dans ce cas, le Gouvernement belge paiera au Gouvernement français, en sus de ce qui a été indiqué à l'article précédent, un franc par convoi et par chaque kilomètre parcouru, y compris les frais de personnel et objets de consommation.

53. Les agents belges qui seront placés provisoirement dans les bureaux français ne pourront être contrôlés dans leurs opéra-

tions que par l'administration belge; mais ils n'exerceront aucune autorité hors de leur service : la police du chemin de fer et des stations appartiendra entièrement à l'administration française. — Les agents belges détermineront le nombre des voyageurs qui pourront être admis dans chaque convoi, et vérifieront les coupons; les agents français leur prêteront assistance pour faire placer les voyageurs dans les voitures, et pour en exclure ceux qui n'auront pas le droit d'y être admis.

54. Lorsqu'une locomotive française remorquera un convoi belge, le machiniste français devra se soumettre à toutes les conditions du réglement des chemins de fer de Belgique concernant le service des machinistes.

55. Les convois français et les convois belges exploitant provisoirement ou définitivement les chemins de fer de Lille à Courtray et de Valenciennes à Mons seront affranchis du paiement des droits du dixième établis, par la loi du 2 juillet 1838, sur le prix des places et sur le prix de transport des marchandises. — Fait et arrêté ce présent procès-verbal, en l'hôtel de la préfecture, à Lille, le 26 août 1842; et ont, les Commissaires prénommés, signé sur double minute.

Ordonnance qui règle provisoirement les tarifs pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, bestiaux et objets quelconques, sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique, entre les stations françaises et belges. — *5 novembre* 1842.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics; — Vu notre ordonnance du 15 septembre 1842, qui a réglé provisoirement le tarif pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique; — Vu la lettre, en date du 3 de ce mois, par laquelle notre ministre des affaires étrangères informe notre ministre des travaux publics que l'administration belge réclame diverses modifications au tarif ci-dessus indiqué, et sollicite, en outre, la détermination d'un tarif pour le transport des marchandises, bestiaux et objets quelconques; — Vu le tableau dressé en conséquence, des tarifs à percevoir sur les sections de chemins de fer de Roubaix à Courtray et de Saint-Saulve à Quiévrain; — Vu la loi du 15 juillet 1840, et spéciale-

ment l'article 26 de ladite loi, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Provisoirement, les tarifs pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, bestiaux et objets quelconques, sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes

TARIF INTER

Section de Courtray à Roubaix,

TARIF N° 1.—

POINTS de départ.	Roubaix.			Tourcoing			Mouscron.			Courtray.		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Roubaix. . . .	»	»	»	0 75	0 50	0 25	1 00	0 75	0 50	2 00	1 50	1 00
Tourcoing. . .	0 75	0 50	0 25	»	»	»	1 00	0 75	0 50	2 00	1 50	1 00
Mouscron. . .	1 00	0 75	0 50	1 00	0 75	0 50	»	»	»	1 25	1 00	0 50
Courtray. . . .	2 00	1 50	1 00	2 00	1 50	1 00	1 25	1 00	0 50	»	»	»
Saint-Saulve. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blanc-Misseron.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TARIF N° 3.—FONDS ET VALEURS.

POINTS de départ.	Roubaix.			Tourcoing			Mouscron.			Courtray.			Saint-Saulve.			Blanc-Misseron.			Quiévrain.		
	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 500 francs.	De 501 à 1,000^f^ par cent.
							fr. c.	fr. c.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr.							fr. c.	fr. c.	fr.
Roubaix. . . . . Tourcoing . . . Mouscron. . . . Courtray. . . .	(1) »	»	»	»	»	»	0 75	0 50	1	0 50	0 75	1	»	»	»	»	»	»	0 50	1 75	1
Saint-Saulve. . Blanc-Misseron. Quiévrain. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) »	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) L'administration française ne se charge pas des transports de fonds et valeurs.

à la frontière de Belgique, seront réglés, entre les stations françaises et belges, conformément au tableau annexé à la présente ordonnance.

2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, etc.

NATIONAL.
et de Saint-Saulve à Quiévrain.

VOYAGEURS.

Saint-Saulve.			Blanc-Misseron.			Quiévrain.		
1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	1 00	0 75	0 50	1 00	0 75	0 50
1 00	0 75	0 50	»	»	»	0 75	0 50	0 25
1 00	0 75	0 50	0 75	0 50	0 25	»	»	»

TARIF N° 2. — BAGAGES.

Par cent kilogrammes.

Roubaix.	Tourcoing.	Mouscron.	Courtray.	Saint-Saulve.	Blanc-Misseron.	Quiévrain.
fr c.	fr. c.	fr. c	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
»	0 60	0 60	1 20	»	»	»
0 60	»	0 60	1 20	»	»	»
0 60	0 60	»	0 60	»	»	»
1 20	1 »20	0 60	»	»	»	»
»	»	»	»	»	0 60	0 60
»		»	»	0 60	»	0 50
»	»	»	»	0 60	0 50	»

TARIF N° 4.

Articles de messagerie ou colis de cinquante kilogrammes et au-dessous.

Par cent kilogrammes.

Roubaix.	Tourcoing.	Mouscron.	Courtray.	Saint-Saulve.	Blanc-Misseron.	Quiévrain.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
»	0 75	0 75	1 00	»	»	»
0 75	»	0 75	1 00	»	»	»
0 75	0 75	»	0 75	»	»	»
1 00	1 00	0 75	»	»	»	»
»	»	»	»	»	0 75	0 75
»	»	»	»	0 75	»	0 75
»	»	»	»	0 76	0 75	»

TARIF N° 5. — VOITURES.

Roubaix.		Tourcoing.		Mouscron.		Courtray.		Saint-Saulve.		Blanc-Misseron		Quiévrain.	
A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.	A quatre roues.	A deux roues.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
»	»	9	6	9	6	12	8	»	»	»	»	»	»
9	6	»	»	9	6	12	8	»	»	»	»	»	»
9	6	9	6	»	»	9	6	»	»	»	»	»	»
12	8	12	8	9	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	»	»	9	6	9	6
»	»	»	»		»	»	»	9	6	»	»	9	6
»	»	»	»		»	»	»	9	6	9	6	»	»

TARIF N° 6. —

POINTS de départ.	Roubaix.						Tourcoing.						Mouscron.					
	Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.	Trois chevaux.	Deux chevaux	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.	Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.
	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
Roubaix. . .	»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 50	9	7 50	6	9	6	4 50
Tourcoing. .	9	7 50	6	9	6	4 50	»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 50
Mouscron. .	9	7 50	6	9	6	4 50	9	7 50	6	9	6	4 50	»	»	»	»	»	»
Courtray. . .	12	10 00	8	12	8	6 00	12	10 00	8	12	8	6 00	9	7 50	6	9	6	4 50
Saint-Saulve.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blanc-Misseron. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TARIF N° 7. — MARCHANDISES DE ROULAGE. (Bureau restant.)

POINTS de départ.	Roubaix.			Tourcoing.			Mouscron.			Courtray.			Saint-Saulve.			Blanc-Misseron.		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Roubaix . .	»	»	»	0 15	0 25	0 30	0 15	0 25	0 30	0 20	0 30	0 40	»	»	»	»	»	»
Tourcoing. .	0 15	0 25	0 30	»	»	»	0 15	0 25	0 30	0 20	0 30	0 40	»	»	»	»	»	»
Mouscron. . .	0 15	0 25	0 30	0 15	0 25	0 30	»	»	»	0 15	0 25	0 30	»	»	»	»	»	»
Courtray. . .	0 20	0 30	0 40	0 20	0 30	0 40	0 15	0 25	0 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Saulve.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 15	0 25	0 30
Blanc-Misseron.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 15	0 25	0 30	»	»	»
Quiévrain . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 15	0 25	0 30	0 15	0 25	0 30

(1) L'administration française ne se charge pas de la remise à domicile des marchandises de roulage.

HEVAUX ET BÉTAIL.

	Courtray.					Saint-Saulve.						Blanc-Misseron.						Quiévrain.					
Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.	Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.	Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons.	Trois chevaux.	Deux chevaux.	Un cheval.	Wagon complet de bétail.	Quatre bœufs, dix porcs ou vingt moutons.	Un à deux bœufs, un à cinq porcs ou veaux, à un dix moutons.
fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
12	10 00	8	12	8	6 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
12	10 00	8	12	8	6 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
9	7 50	6	9	6	4 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 50	9	7 50	6	9	6	4 50
»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 50	»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 60
»	»	»	»	»	»	9	7 50	6	9	6	4 50	9	7 50	6	9	6	4 50	»	»	»	»	»	»

TARIF N° 8. — MARCHANDISES DE ROULAGE. (Remises à domicile.)

Quiévrain.			Roubaix.			Tour-coing.			Mouscron.			Courtray.			Saint-Saulve.			Blanc-Misseron.			Quiévrain.		
1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	(1)						fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.							fr. c.	fr. c.	fr. c.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65	0 45	0 60	0 75	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65	0 45	0 60	0 75	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
0 15	0 25	0 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65
0 15	0 25	0 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40	0 55	0 65
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Ordonnance relative au tarif des droits à percevoir pour le transport des voyageurs et des bagages sur la partie française du chemin de fer de Lille à Courtray. — 25 *juin* 1843.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics; — Vu notre ordonnance du 15 septembre 1842, qui a réglé provisoirement le tarif pour le transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — Vu également notre ordonnance du 5 novembre 1842 , qui , à la demande de l'administration belge , a apporté quelques modifications au tarif ci-dessus indiqué pour le parcours des sections comprises entre la station de Roubaix et de Courtray, d'une part; et entre la station de Saint-Saulve et Quiévrain, d'autre part; et a, en même temps, réglé provisoirement les tarifs pour le transport, sur lesdites sections , des marchandises, bestiaux et objets analogues ; — Vu la lettre, en date du 7 juin courant, de M. le préfet du Nord, de laquelle il résulte que, sous peu de jours, une nouvelle section du chemin de fer de Lille à la frontière belge, comprise entre Lille et Roubaix, pourra être livrée à la circulation , — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Provisoirement, le tarif pour le transport des voyageurs sur la partie française du chemin de fer de Lille à Courtray demeure fixé conformément à l'article 6 de notre ordonnance du 15 septembre 1842. — Toutefois, aucune taxe ne pourra être inférieure, — Pour les voitures de 1re classe à 60 c.; — Pour les voitures de 2e classe à 45 c.; —Pour les voitures de 3e classe à 25 c.

Art. 2. Le poids des bagages pour lequel chaque voyageur a droit au transport gratuit est réduit de vingt à quinze kilogrammes. — Au-dessus de 15 kilogrammes, le tarif du transport pour chaque dix kilogrammes d'excédant reste fixé à quatre millièmes (0, 004) ; mais aucune taxe ne pourra être inférieure à cinquante centimes, quelle que

soit la distance parcourue. Une taxe uniforme de vingt centimes continuera d'être perçue pour le pesage des effets de chaque voyageur.

3. Toutes les autres dispositions de nos ordonnances de 15 septembre et 5 novembre 1842 auxquelles il n'est pas dérogé par la présente, continueront de recevoir leur pleine et entière exécution.

Ordonnance qui règle les tarifs pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, bestiaux et objets quelconques, sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — 9 décembre 1843.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Sur le rappport de notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics ; — Vu la loi du 15 juillet 1840, titre V, qui a décidé l'établissement des deux chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière, et spécialement l'article 26 de cette loi : — Vu notre ordonnance du 15 septembre 1842, qui a réglé provisoirement le tarif pour le transport des voyageurs et des bagages sur le chemin de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique ; — Vu notre ordonnance du 5 novembre 1842, qui, à la demande de l'administration belge, a apporté quelques modifications au tarif ci-dessus indiqué, pour le parcours des sections comprises entre les stations de Roubaix et Courtray d'une part, et entre les stations de Saint-Saulve et Quiévrain d'autre part, et a, en même temps, réglé provisoirement les tarifs pour le transport, sur lesdites sections, des marchandises, bestiaux et objets quelconques ; — Vu enfin notre ordonnance du 25 juin 1843 qui a modifié en quelques points les deux ordonnances ci-dessus visées ; — Vu la lettre de M. le préfet du Nord, en date du 10 novembre 1843, de laquelle il résulte que sous peu de jours les trains de voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques pourront ar-

river sur le chemin de Lille à la frontière jusqu'à la station extrême de Lille, et, sur le chemin de Valenciennes à la frontière jusqu'à la station de Valenciennes; — Considérant dès lors qu'il importe de compléter les tarifs des droits à percevoir pour le transport sur lesdits chemins, —Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :-

Art. 1[er]. Le tarif pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique, est réglé ainsi qu'il suit, par tête et par kilomètre :

	cen.
Voitures de première classe, à	08
Voitures de deuxième classe, à	06
Voitures de troisième classe, à	04

Toutefois, aucune taxe ne pourra être inférieure ,

Pour les voitures de première classe, à	75
Pour les voitures de deuxième classe, à	50
Pour les voitures de troisième classe, à	25

2. Chaque voyageur aura droit au transport gratuit d'un bagage de vingt kilogrammes. Au-dessus de ce poids, le tarif du transport, par kilomètre et par chaque dix kilogrammes d'excédant, est réglé à cinq millièmes. — Aucune taxe ne pourra d'ailleurs être inférieure à trente centimes; quelle que soit la distance parcourue.

3. Le tarif pour le transport des articles dits de messagerie, est réglé, par chaque dizaine de kilogrammes et par kilomètre, à cinq millimes. Aucune taxe ne pourra toutefois être inférieure à soixante centimes, quelle que soit la distance parcourue. — Ne seront considérés comme articles de messagerie que les colis pesant au plus cinquante kilogrammes.

4. Le transport des marchandises de roulage se fera par location de wagons entiers, le maximum de charge d'un wagon étant fixé à quatre mille kilogrammes pendant les mois de décembre, janvier et février, et à quatre mille cinq cents kilogrammes pendant les autres mois. — Le prix de location

de chaque wagon est fixé à soixante centimes par kilomètre; toutefois aucune taxe ne pourra être inférieure à six francs, quelle que soit la distance parcourue.

5. Le tarif pour le transport des voitures est fixé, quelle que soit la distance parcourue, à neuf francs pour les voitures à quatre roues, et à six francs pour les voitures à deux roues, chargement et déchargement compris.

6. Le transport des chevaux et bestiaux ne s'opérera que par charge complète de wagon. Le prix de ce transport est fixé à neuf francs, quelle que soit la distance parcourue. — Il sera perçu une taxe uniforme de cinquante centimes par tête sur les chiens transportés dans les wagons à bagages.

7. Au passage de la frontière les divers prix ci-dessus seront modifiés de manière à maintenir ceux du tarif international établis par notre ordonnance du 5 novembre 1842.

8. Toutes les dispositions de nos ordonnances des 15 septembre et 5 novembre 1842, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente, continueront de recevoir leur pleine et entière exécution.

9. Nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics et des finances sont chargés, etc.

Ordonnance qui modifie l'article 4 *de l'ordonnance du* 9 *novembre* 1843, *portant fixation des tarifs des droits à percevoir pour les transports sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.*—22 *mai* 1844.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics; — Vu notre ordonnance du 9 décembre 1843, qui a réglé les tarifs des droits à percevoir pour les transports sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique; — Vu spécialement l'article 4 de ladite ordonnance ainsi conçu : « Le transport des marchandises de roulage se fera » par location de wagons entiers. Le maximum de charge

» d'un wagon est fixé à quatre mille kilogrammes pendant » les mois de décembre, janvier, février, et à quatre mille » cinq cents kilogrammes pendant les autres mois. Le prix » de location de chaque wagon est fixé à soixante centimes » par kilomètre; toutefois aucune taxe ne pourra être inférieure à six francs, quelle que soit la distance parcourue;» —Vu la lettre, en date du 18 avril 1844, de M. le préfet du Nord, de laquelle il résulte qu'une réduction des prix ci-dessus rappelés est indispensable, autant dans l'intérêt du trésor que dans celui du commerce;— Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Le deuxième paragraphe de l'article 4 de notre ordonnance du 9 novembre 1843 est modifié ainsi qu'il suit :

« Le prix de location de chaque wagon est fixé à soixante » centimes par kilomètre ; toutefois aucune taxe ne pourra » être inférieure à quatre francs cinquante centimes, quelle » que soit la distance parcourue. »

2. Toutes les autres dispositions de l'ordonnance précitée continueront de recevoir leur pleine et entière exécution.

3. Nos ministres secrétaires d'État aux départements des travaux publics et des finances, sont chargés, etc.

Ordonnance qui ouvre provisoirement à l'importation et au transit de certaines marchandises, les bureaux de douanes placés aux stations de Turcoing, de Roubaix et de Saint-Saulve, sur les chemins de fer de la frontière belge à Lille et à Valenciennes. — 29 novembre 1842.

LOUIS-PHILIPPE, etc. — Vu la loi du 15 juillet 1840, qui a autorisé l'établissement des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de la Belgique ; — Vu nos ordonnances en date du 15 septembre et 5 novembre 1842, qui ont réglé l'exploitation de ces chemins de fer ; — Vu les lois du 28 avril 1816 et du 27 mars 1817, sur les douanes ; — Vu l'article 1er de la loi du 17 mai 1826, relatif à l'im-

portation des laines en masse ; — Vu la loi du 9 février 1832 sur le transit ; — Vu l'article 4 de la loi du 5 juillet 1836, portant que des ordonnances royales pourront déterminer les bureaux ouverts au transit et à l'importation de certaines marchandises ; — Sur le rapport de nos ministres-secrétaires d'État au département de l'agriculture et du commerce et au département des finances ; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les bureaux de douanes placés aux stations de Turcoing et de Roubaix, sur le chemin de fer de la frontière belge à Lille, et à la station de Saint-Saulve, sur le chemin de fer de la même frontière à Valenciennes, sont ouverts provisoirement, — 1° à l'importation des marchandises désignées par les articles 20 de la loi du 28 avril 1816 et 8 de la loi du 27 mars 1817, sauf les restrictions prononcées par l'article 32 de la loi du 28 avril 1816 ; — 2° à l'importation des laines en masse ; — 3° au transit des marchandises de toute espèce, sauf les exclusions comprises au tableau n° 1 annexé à la loi du 9 février 1832.

2. Les attributions conférées au bureau de Lille par Halluin et Baisieux, tant pour l'importation que pour le transit, s'appliqueront à ce bureau pour les importations et le transit par Turcoing et Roubaix. — La même extension est faite aux attributions du bureau de Valenciennes, pour les opérations d'importation et de transit qui s'effectueront par le bureau de Saint-Saulve.

3. Nos ministres-secrétaires d'État au département des finances et au département de l'agriculture et du commerce sont chargés, etc.

Extrait de l'ordonnance en date du 9 juin 1844 qui ouvre plusieurs bureaux de douanes à l'importation ou au transit de certaines marchandises.

Louis-Philippe, etc. — Vu l'article 4 de la loi du 5 juillet 1836, portant que « des ordonnances du Roi pourront

» déterminer les bureaux de douanes qui seront ouverts au » transit ou à l'importation et à l'exportation de certaines marchandises; » — Vu la loi du 21 décembre 1814, relative à l'importation des fers traités au bois et au marteau; — Vu les lois du 28 avril 1816 et du 27 mars 1817, sur les douanes; — Vu l'article 10 de la loi du 21 avril 1818 et l'article 4 de la loi du 6 mai 1841, concernant les marchandises expédiées de l'île de Corse sur le continent français; — Vu l'article 1er de la loi du 17 mai 1826, relatif à l'importation des laines en masse; — Vu la loi du 9 février 1832, sur le transit; — Vu la loi du 15 juillet 1840, qui a autorisé l'établissement des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de la Belgique, — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce; — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 4. Les bureaux de douanes placés à Lille et à Valenciennes, aux stations des chemins de fer de ces deux villes, à la frontière de Belgique, sont ouverts : — 1° A l'importation des marchandises désignées par les articles 20 de la loi du 28 avril 1816 et 8 de la loi du 27 mars 1817, sauf les restrictions prononcées par l'article 22 de la loi du 28 avril 1816; — 2° à l'importation des laines en masse; — 3° au transit des marchandises de toute espèce, sauf les exclusions comprises au tableau n° 1 annexé à la loi du 9 févr. 1832.

5. Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture et du commerce, etc.

Ordonnance qui ouvre le bureau de douane de Valenciennes (station du chemin de fer) à l'importation et à l'exportation des céréales. — 9 *juin* 1844.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 2 décembre 1814, d'après laquelle nous avons à désigner les ports et bureaux de douanes par

lesquels il est permis d'importer ou d'exporter les grains et farines; —L'ordonnance royale du 17 janvier 1830, et notre ordonnance du 23 août de la même année relatives au même objet; — L'avis de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances, du 17 avril dernier, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le bureau de Valenciennes (station du chemin de fer), département du Nord, est ouvert à l'importation et à l'exportation des céréales.

2. Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture et du commerce, etc.

Ordonnance qui ouvre la douane de Lille à l'entrée et à la sortie des grains et farines, par le chemin de fer et par Bousbeck. — 8 *mars* 1845.

Louis-Philippe, etc. — Sur le rapport de notre ministre-secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce; — Vu la loi du 2 décembre 1814, qui nous attribue la désignation des ports et bureaux de douanes par lesquels il est permis d'importer ou d'exporter les grains et farines; — L'ordonnance royale du 17 janvier 1830, et notre ordonnance du 23 août de la même année, relatives au même objet; —L'avis de notre ministre secrétaire d'État au département des finances du 14 mars 1845,—Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La douane de Lille est ouverte à l'entrée et à la sortie des grains et farines, par le chemin de fer et par Bousbeck.

2. Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture et du commerce, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera publiée au Bulletin des Lois.

Ordonnance qui établit à Lille un bureau de vérification pour la sortie des boissons transportées par le chemin de fer de Lille à la frontière belge. — 14 *avril* 1844.

Louis-Philippe, etc. — Vu les articles 5, 8 et 87 de la loi du 28 avril 1816, sur les boissons; — Vu les articles 2 et 3 de l'ordonnance royale du 11 juin de la même année;— Vu le tableau des points de sortie pour l'exportation des boissons annexé à l'ordonnance du 28 décembre 1828, et les modifications qui y ont été successivement apportées par des ordonnances subséquentes, notamment par celles des 23 avril 1843, et 15 janvier 1844; — Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera ouvert à Lille, département du Nord, un bureau de vérification pour la sortie, en franchise des droits de circulation et de consommation, des boissons transportées par le chemin de fer de Lille à la frontière belge.

2. Notre ministre secrétaire d'État au département des finances, etc. (1).

(1) Les travaux des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique, ordonnés par la loi du 15 juillet 1840 et notablement ralentis par l'effet des événements politiques qui suivirent immédiatement le vote de la loi, ont été entièrement terminés dans le courant de 1843.

La loi du 5 avril 1844 a alloué un supplément de crédit de 1,435,000 fr. pour le matériel d'exploitation qui n'était point compris dans le crédit de dix millions accordé par la loi primitive. L'exploitation avait été ouverte en novembre 1842 sur les sections alors achevées, mais ce n'est qu'à la fin de 1843 que la circulation a pu s'effectuer sur le parcours entier.

Des crédits extraordinaires, régularisés ensuite par une loi, ont été alloués par ordonnances royales pour cette exploitation, savoir :

Le 15 septembre 1842, 57,740 fr. — Le 6 janvier 1843, 380,000. fr. Le compte définitif des recettes pour 1843, publié par M. le ministre des finances, porte le produit de ces lignes à 174,364 fr. 21 c.

Les budgets des dépenses des années 1844, 1845 et 1846, ont ouvert un chapitre spécial sous le titre de : *Exploitation des chemins de fer exécutés par l'Etat*, et ils ont alloué pour chaque année un crédit de 241,000 fr. Les recettes figurent *aux produits divers* sous le titre de : *Produits de l'exploitation des chemins de fer entre la France et la Belgique.* Cette recette a été évaluée,

pour	1844 à	600,000 fr.
—	1845 à	500,000
—	1846 à	750,000

Loi relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, d'Andrezieux à Roanne, de Montpellier à Nîmes, et de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — 15 *juillet* 1840 (1).

TITRE 1er. *Chemin de fer de Paris à Orléans.*

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à garantir, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, un minimum d'intérêt de quatre pour cent, pendant quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à dater du jour où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation dans toute son étendue, à la charge, par la compagnie, d'employer annuellement un pour cent à l'amortissement de son capital.

2. Le capital auquel s'appliquera cette garantie se composera du prix des travaux et de tous les frais de premier établissement, sans pouvoir en aucun cas excéder le montant du fonds social, déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 13 août 1838 (soit quarante millions). — Si, dans l'insuffisance du fonds social, pour achever les travaux et mettre l'entreprise en exploitation, la compagnie contractait un emprunt, les intérêts de cet emprunt et son amortissement annuel, dont le taux devra être agréé par le Gouvernement, seront prélevés sur le produit brut du chemin de fer. — En aucun cas, l'annuité à payer à l'Etat ne pourra dépasser l'intérêt à quatre pour cent de quarante millions (soit un million six cent mille francs).

3. Si après que l'État aurait, à titre de garant, payé tout ou partie du minimum d'intérêt fixé ci-dessus, il arrivait que le bénéfice net de l'entreprise vînt à s'élever au-dessus de quatre pour cent, l'excédant serait exclusivement em-

(1) La plupart des dispositions de cette loi se trouvent déjà insérées dans ce volume à l'article des différents chemins de fer auxquels elles se rapportent. On a cru nécessaire cependant d'en donner ici le texte dans son entier, en raison de son importance et de l'influence qu'elle a exercée sur la solution générale de la question des chemins de fer en France. Cette loi, en effet, a servi de transition entre l'ancien mode de procéder qui laissait d'une manière absolue l'établissement des chemins de fer à la charge de l'industrie privée et le système de la loi du 11 juin 1842 qui y fait concourrir à la fois l'Etat, les compagnies et les localités.

ployé au remboursement des sommes versées par l'Etat. — Cette disposition est applicable à toute la durée de la concession.

4. Un réglement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, 1° du montant des capitaux employés dans l'entreprise ; 2° de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

5. Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

6. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

7. Le cahier des charges et la convention additionnell annexée à la loi du 7 juillet 1838 seront remplacés par le cahier des charges annexé à la présente loi (1).— L'article 6 de la loi du 7 juillet 1831 sera rapporté.

TITRE II. *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.*

ART. 8. Le ministre des travaux publics est autorisé à prêter, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme égale aux trois dixièmes du fonds social déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 14 mai 1838, soit douze millions six cent mille francs (12,600,000 fr.).

9. Aucun versement ne sera fait par l'État tant que le sieur Nicolas Kœchlin n'aura pas justifié de la réalisation des dix-huit quarantièmes des travaux et dépenses nécessaires à l'achèvement de l'entreprise. — Après cette justification, les fonds seront versés par l'État au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses. Ces versements s'effectueront par douzième. Le dernier douzième ne sera versé qu'après la réception des travaux et la mise en exploitation du chemin tout entier.

10. Le taux de l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sera réglé

(1) Voir pages 409 et suivantes de ce volume.

à raison de quatre pour cent, non compris un pour cent d'amortissement, au moyen duquel s'effectuera le remboursement du capital. L'intérêt ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation del'entreprise. L'amortissemen tne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

11. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée : — 1° le chemin de fer de Strasbourg à Bâle et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation; — 2° les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — L'amortissement de l'Etat sera prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires. Quant à l'intérêt de quatre pour cent, l'Etat ne le percevra qu'après que les actionnaires auront touché sur le produit net quatre pour cent de leur mise de fonds.

12. Un réglement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

13. Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

14. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

15. Les modifications apportées au cahier des charges relatif au chemin de fer de Paris à Orléans seront applicables, en ce qui le concerne, au cahier des charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. —La clause relative au transport des marchandises en transit sera supprimée (1).

Titre III. *Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.*

Art. 16. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'Etat, un prêt de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) à la compagnie du chemin de

(1) Voir pages 365 et suivantes de ce volume.

fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée (1).

17. Sur cette somme, un million de francs sera employé au paiement des dettes de la compagnie, applicable d'abord et par préférence : — 1° à la portion des terrains sur lesquels le chemin de fer est établi, et dont le prix n'a pas encore été payé ; — 2° aux salaires en retard des ouvriers qui ont été occupés aux travaux du chemin ; 3° aux machines, voitures et wagons affectés à l'exploitation du chemin de fer, et dont le prix n'a pas encore été soldé. — La compagnie sera tenue de fournir un état détaillé des créances ci-dessus désignées, et le paiement s'en effectuera sous la surveillance de l'administration publique.

18. Les trois millions restant seront exclusivement employés à exécuter les travaux d'achèvement et de perfectionnement du chemin de fer, et à compléter le matériel d'exploitation. — Ces trois millions ne seront mis à la disposition de la compagnie qu'après l'emploi du premier million destiné au paiement des créances mentionnées à l'article précédent.

19. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de quatre pour cent par an. — Le remboursement s'effectuera au moyen d'un amortissement annuel de deux pour cent ; l'amortissement commencera, au plus tard, trois ans après la signature de la convention autorisée par l'article 16 de la présente loi.

20. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée : 1° le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation ; — 2° les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer. — Néanmoins le chemin de fer et ses produits seront affectés en premier ordre, et jusqu'à concurrence d'une valeur de deux millions, au remboursement et au paiement des intérêts du surplus de la dette actuelle de la compagnie.

(1) Voir pages 90 et suivantes de ce volume.

21. Les conventions à passer entre l'Etat et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

22. Les actes à passer entre le Gouvernement et la compagnie pour la réalisation du prêt autorisé par la présente loi seront enregistrés moyennant le droit fixe d'un franc. Ces actes emporteront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation ; les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du Trésor.

TITRE IV. *Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.*

ART. 23. Une somme de quatorze millions (14,000,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes. — Ce chemin sera mis en communication, d'une part, avec le chemin de Montpellier à Cette, et, d'autre part, avec le chemin d'Alais à Nîmes et à Beaucaire (1).

TITRE. V. *Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.*

ART. 24. Une somme de six millions (6,000,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique. — Une somme de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Valenciennes à la frontière de Belgique (2).

TITRE VI. *Dispositions générales.*

ART. 25. Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et réglements sur les douanes.

26. Des ordonnances royales régleront également le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués aux chemins exécutés sur les fonds de l'Etat (3).

(1) Voir pages 560 et suivantes de ce volume.

(2) Voir pages 592 et suivantes de ce volume.

(3) Voir page 593 de ce volume.

27. Des réglements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

28. Sur les allocations déterminées aux articles précédents et s'élevant ensemble à la somme de quarante millions (40,000,000 fr.) (1), il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1840, un crédit de dix millions. Ce crédit sera réparti de la manière suivante

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.	4,000,000
D'Andrezieux à Roanne.	2,000,000
De Montpellier à Nîmes.	1,000,000
De Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.	3,000,000
TOTAL.	10,000,000

29. Il sera pourvu aux allocations autorisées par la présente loi sur les ressources extraordinaires destinées à faire face aux dépenses comprises dans la deuxième section du budget du ministère des travaux publics.

CHEMIN DE FER
DES MINES DE DECIZE AU CANAL DU NIVERNAIS,

CONCÉDÉ DIRECTEMENT PAR ORDONNANCE ROYALE.

Concession. — 12 *septembre* 1841.

LOUIS-PHILIPPE, etc. Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ; — Vu la demande adressée au préfet de la Nièvre, le 30 juillet 1840, au nom de la compagnie des mines de houille de Decize,

(1) Il y a une erreur de 600,000 fr. dans cet article; la somme à énoncer devait être de 40,600,000 fr. d'après le texte des art. 8, 16, 23 et 24.

et tendant à obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer desdites mines au canal du Nivernais ; — Les plans, profils, mémoires et autres documents annexés à cette demande ; — Le registre d'enquête ouvert à la préfecture de Nevers, le 10 août 1840, et clos le 1er septembre suivant ; — Les oppositions et réclamations produites contre le projet et notamment les délibérations des conseils municipaux des communes de Decize et de Saint-Léger-des-Vignes ; — L'avis favorable du conseil général du département de la Nièvre, en date du 28 août 1840 ; — Le procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, ledit procès-verbal en date du 26 septembre 1840 ; — Les observations de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées du département de la Nièvre en date du 24 septembre 1840 ; — L'avis du préfet en date du 30 décembre 1840 ; — L'avis du conseil général des mines en date du 19 mars 1841 ; — L'avis du conseil général des ponts-et-chaussées en date du 17 avril suivant ; — Vu l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notre ordonnance du 18 février 1834 ; — Notre conseil d'État entendu, — Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie des mines de houille de Decize est autorisée à établir un chemin de fer desdites mines au canal du Nivernais, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 17 août 1841, par notre ministre des travaux publics. — Ce cahier de charges restera annexé à la présente ordonnance.

2. La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, est chargé, etc.

Cahier de charges.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui en autorisera l'exécution, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un

chemin de fer des mines de Decize au canal du Nivernais, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira du Bourg de la Machine, des puits même appartenant à la compagnie, il ira traverser la route départementale n° 4 et se portera sur le canal du Nivernais, en suivant la vallée du fond Judas, et en longeant l'étang dit de Rio-Gaillard. — Le chemin comportera deux plans automoteurs, dont la pente pourra s'élever jusqu'à cinq centim. quarante-cinq centièmes (0m 0545) par mètre, sur le reste du parcours, le maximum des pentes et rampes du tracé ne pourra dépasser cinq millimètres (0m 005) par mètre.

3. Dans le délai de trois mois au plus, à dater de l'époque fixée à l'article premier, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer des mines de Decize au canal du Nivernais, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La compagnie sera tenue spécialement de soumettre à l'approbation de l'administration les dispositions de détail des plans automoteurs et des moyens de traction qu'elle se propose d'y appliquer. — En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement.

5. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre dix centimètres (1m 10) au moins. — Dans les points où il y aurait lieu d'établir des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80) mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie. — La largeur des accotements sera au moins égale à un mètre vingt-cinq centimètres (1m 25).

6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à six cents mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. — Toutefois, près de l'origine du chemin, deux courbes de trois cents mètres pourront être tolérées. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précé-

dent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. Indépendamment des ports secs de chargements et de déchargements à établir aux points de départ et d'arrivée, la compagnie sera tenue d'établir à ses frais, en dehors du domaine du canal du Nivernais, un port et une gare dont elle garantira l'étanchéité ; elle devra d'ailleurs maintenir, également à ses frais, la continuité du chemin de hallage au passage de ladite gare.

8. L'administration pourra autoriser les croisements de niveau des routes royales et départementales, des chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^{m}) pour la route royale, de sept mètres (7^{m}) pour la route départementale, de cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4^{m}) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^{m}) au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30) au moins.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8^{m}) pour la route royale, à sept mètres (7^{m}) pour la route départementale, à cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^{m}) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^{m} 50), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30).

11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 9. — Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. — Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire, pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées

en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. — L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure. — La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet de détail du port et de la gare qu'elle doit établir, conformément à l'article 7 du présent cahier de charges. — Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

15. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^{m} 03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. — Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. — Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise. — La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et aux autres chemins publics. A cet effet, les routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de

la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire. — Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. — Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

18. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille.

19. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. — Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. — Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

20. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

21. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que dans aucun cas elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

22. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

23. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

fectuer sur le chemin de fer des transports pour le compte du public, elle ne le pourrait faire qu'après y avoir été autorisée par un réglement d'administration publique, lequel fixerait en même temps le tarif des prix de transport.

33. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

34. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

35. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. — Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

36. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations, qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

37. Toutes les notifications ou significations qu'il y aurait lieu d'adresser à la compagnie lui seront faites au siége de son exploitation à Decize.

38. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Nièvre, sauf recours au conseil d'Etat.

39. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

TABLE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

Pages.

CHEMIN DE FER D'ALAIS A BEAUCAIRE.

CHEMIN DE FER D'ALAIS A LA GRANDE-COMBE.

CHEMIN DE FER destiné à l'exploitation des Carrières DU LONG-ROCHER, situées dans la forêt de Fontainebleau.

CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

CHEMIN DE FER DE SAINT-VAAST-LA-HAUT ET D'ABSCON (Nord).

CHEMIN DE FER DE VILLERS-COTTERETS AU PORT-AUX-PERCHES, Sur la rivière d'Ourcq.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MONTPELLIER.

CHEMINS DE FER DE PARIS A VERSAILLES (rive droite et rive gauche).

CHEMINS DE FER DE LILLE ET DE VALENCIENNES A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE.

CHEMIN DE FER DES MINES DE DECIZE AU CANAL DU NIVERNAIS.

FIN DE LA TABLE.

19

